Gift of the Panama Canal Museum

THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL

985

OTOÑO 1972

99-1-292-C 2

David S. Parker
Gobernador-Presidente
Charles I. McGinnis
Vicegobernador
Frank A. Baldwin
Director de la Oficina de Información

THE PANAMA CANAL REVIEW

Publicación Oficial del Canal de Panamá

Morgan E. Goodwin, Funcionario de Prensa
Directores de Publicaciones:
José Teófilo Tuñón y Willie K. Friar
Redactores:
Franklin Castrellón, Eunice Richard
y Fannie P. Hernández

Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecerá dar crédito al Review.
Subscripciones: $1 año, correo aéreo $2 al año; números atrasados, 50 centavos cada uno. Una publicación semestral.
Giros Postales pagaderos a la Campañía del Canal de Panamá, al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Las Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C. Impresa en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal.

## Contenido

**John F. Stevens** 3
*Genio de la ingeniería, comprendió que para hacer el Canal había que hacer mucho más que excavar tierra.*

**Las Elegantes Molas** 8
*La costura de San Blas está añadiendo toques de color a la ropa y decoraciones interiores.*

**Cosas Curiosas Pasan en el Canal** 12
*Para los hombres que hacen transitar los buques, un día de trabajo puede incluir un encuentro con ornitorrincos o barracudas.*

**Rincón Culinario** 15

**El "Tokyo Bay" Impone Marcas** 18
*El buque de furgones más grande del mundo transita por el Canal.*

**Obras Maestras en Movimiento** 20
*Los conductores decoran sus autobuses con retratos, nombres queridos y proverbios.*

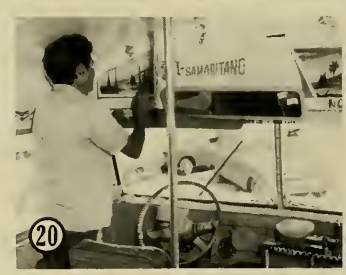
**¿Sur América en un Día?** 23
*Uno de los peligros de los viajes rápidos es el cambio de la moneda.*

**Investigadores Médicos** 26

**Una Manera Diferente de Llegar a San José** 29
*Un extraordinario viaje que incluye "El Twist".*

**Navegación** 31

**Historia del Canal** 35



## Nuestra Portada

EL *TOKYO BAY*, EL BUQUE DE furgones más grande del mundo y el más grande que jamás haya transitado el Canal de Panamá, apenas si cabe en las Esclusas de Miraflores, con su manga de casi 106 pies. El buque inglés, de 950 pies de largo, que transitó el 19 de abril de 1972, es el más grande que haya pasado por el Canal. Antes lo era el transatlántico alemán *Bremen*, que transitó, en 1939.

Este gigante, al igual que otros clientes regulares del Canal, fue diseñado para que cupiera en las esclusas, de 110 pies de ancho por 1.000 pies de largo. Hace algunos años, el tamaño máximo para las naves que utilizan el Canal fue fijado en unos 800 pies de largo y en 102 pies de ancho, pero cambios recientes en el diseño de las naves y una capacidad mejorada del Canal han beneficiado a los armadores y constructores navales.

El nuevo *Queen Elizabeth II* fue diseñado con la intención de que transitara el Canal, a pesar de tener 963 pies de largo. No hace mucho, los funcionarios del Canal tuvieron sus dudas, cuando se programó hacer pasar al *United States*, de 990 pies de largo, durante un crucero. El viaje no se efectuó, pero el Canal ha decidido hacer la prueba en caso de que planee un tránsito en el futuro.

Más fotos y la historia sobre el tránsito del *Tokyo Bay* aparecen en las páginas 18 y 19. La foto de la portada es de Melvin D. Kennedy, Jr.

⚓ ⚓ ⚓

*Los dibujos son de: Toni McGrath (página 3); Peter Gurney (páginas 12 y 14); Carlos Méndez (página 15); y Leslie High (página 20).*

Gift of the Panama Canal Museum

**John F. Stevens verdadero genio de la ingeniería, acostumbrado a enfrentarse a grandes dificultades, comprendió que la construcción del Canal era mucho más que excavar tierra**

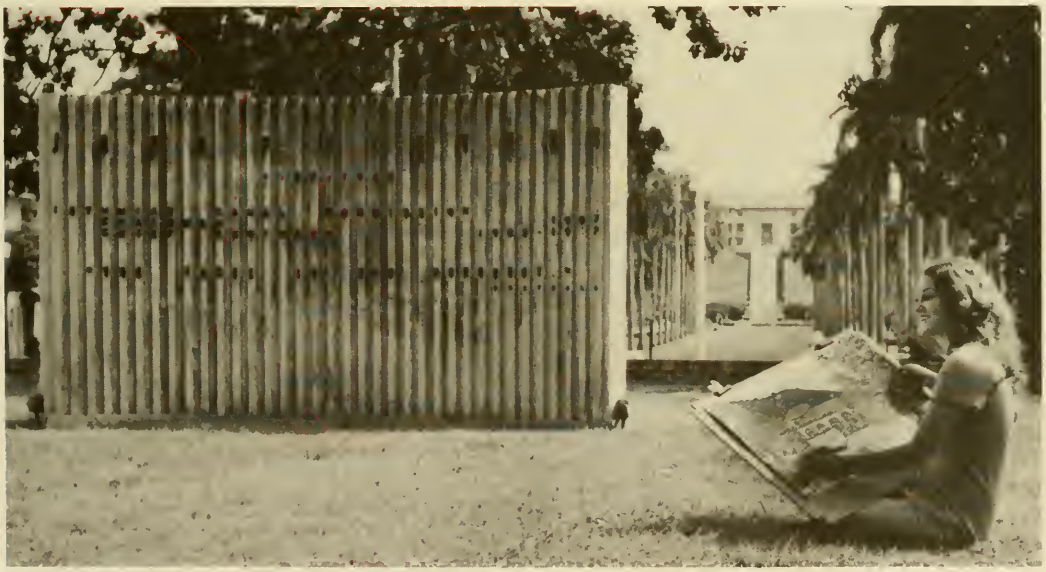
# Stevens

Por Willie K. Friar

EN EL VERANO DE 1905, A pesar de que el Presidente Roosevelt le decía a todo el mundo que él iba a hacer que las obras de construcción del Canal adelantaran a todo vapor, en privado admitía que las cosas en el Istmo eran un "enredo de todos los diablos". Sólo faltaba que fracasara un ingeniero jefe más y podría fracasar también todo el proyecto del Canal.

John F. Wallace acababa de renunciar como ingeniero jefe y el Presidente le buscaba un sucesor. Escogió a John F. Stevens, hombre franco y líder nato que trajo a la posición nuevo vigor, coraje y determinación, factor que, según opinión de muchos, salvó la construcción del Canal de Panamá.

El nuevo ingeniero jefe llegó a Colón el 25 de julio de 1905 y partió enseguida a inspeccionar los trabajos. Lo que vio lo convenció de que el Presidente no había exagerado las dificultades. Sin embargo, no se desalentó. En el Corte Culebra, (que más tarde se llamaría Corte Gaillard), vio palas a vapor inactivas, mientras que siete trenes permanecían descarrilados y los trabajadores



Sandy Tomkins, estudiante de arte en la Secundaria de Balboa, da los toques finales a su bosquejo del Círculo Stevens, que se ha convertido en lugar favorito de exhibiciones artísticas y de la gente joven. Este monumento a John F. Stevens está en un pequeño parque frente al Centro de Servicios Comunales de Balboa. Al fondo, el Edificio de Administración del Canal de Panamá.

## *Stevens detuvo las excavaciones y se dedicó a pavimentar calles, a combatir la fiebre amarilla y la malaria, a construir muelles, talleres, hospitales, estaciones de policía e iglesias . . .*

Cuadrillas de fumigadores.

Una calle típica en 1905.

Adoquinando en la Estación del Ferrocarril.

deambulaban sin saber qué tenían que hacer.

Observó cómo dos trabajadores levantaban con cuidado una carretilla de mano que habían llenado de tierra y la colocaban sobre la cabeza de otro hombre, que balanceándola precaria y solemnemente caminaba hacia donde debía descargarla.

Stevens tenía 52 años en 1905, cuando aceptó la posición de Ingeniero Jefe. Hombre robusto y bien parecido, era de presencia impresionante y de un gran valor. No era "ingeniero de oficina" sino un zapador acostumbrado a enfrentarse a los problemas en campo abierto. Como muchos otros ingenieros de la época, jamás había recibido adiestramiento formal, a pesar de que había tenido una larga experiencia en la construcción de ferrocarriles.

Dos episodios lo retratan de cuerpo entero. En la década de 1870, mientras trabajaba con el Ferrocarril de Arizona, una cuadrilla de construcción fue aislada por los apaches y el capataz ofreció una recompensa de $500 al que fuera a buscar auxilio. Stevens fue el único voluntario. Hizo el viaje a pie, a través de más de 100 millas de territorio apache.

Diez años después, salió hacia Montana con dos guías indios y una mula para tratar de encontrar una ruta para el Ferrocarril Great Northern, a través de las Montañas Rocosas. La mula se mató y los guías lo abandonaron. Stevens siguió solo y descubrió y trazó la ruta a través del vital paso. Los ferrocarrileros y cartógrafos quisieron llamarlo "Paso Stevens", pero él declinó ese honor.

Con estas y otras experiencias similares a su haber, Stevens no se desalentó con los problemas que encontró en el Istmo y fue el primero en darse cuenta de que el Canal no podía construirse mientras no se hicieran ciertos preparativos. Por lo tanto se dedicó a crear la monumental maquinaria que finalmente construyó la vía interoceánica.

Notó enseguida que se necesitaba sanidad, vivienda y comida, transporte y equipo apropiado. Ordenó que se detuvieran todos los trabajos del Canal y se dedicó a crear un medio ambiente apropiado y a crear un plan de construcción.

El mismo se encargó de resolver los problemas del transporte y del equipo y en cada uno de los otros campos puso a cargo al mejor hombre que pudo conseguir. Desde un principio, opinó que el Coronel William Gorgas era quien debía encargarse de la sanidad y le dio todo el dinero, los abastos, el equipo y los hombres que necesitaba para enfrentarse a la malaria y la fiebre amarilla.

Apenas llegó, Stevens se dio cuenta de la necesidad de establecer comisariatos. Vio a los hombres ir a la montaña a buscar bananos y a los pantanos a conseguir caña de azúcar, pues no podían comprar localmente los alimentos. Una docena de huevos valía $1.50. El precio del pescado había subido, pues los pescadores se negaban a pescar dos veces por semana, ya que, por la gran demanda, podían ganar con un solo viaje lo mismo que con dos.

No había refrigeración. Así que ordenó que se instalara dicho equipo en los vapores del Ferrocarril de Panamá, que se construyera un frigorífico en Colón y se consiguieran vagones refrigerados.

Se trajeron productos congelados desde Nueva York y se depositaban en el frigorífico de Colón, a la vez que se hacían entregas diarias de alimentos perecederos y de hielo, en todos los lugares, de un extremo al otro del Istmo.

Al principio, las entregas no eran buenas y Stevens le escribió en una ocasión al gerente del comisariato: "No puedo imaginar por qué tiene que tomar tanto tiempo el servir esta orden y, si esta es la manera en que se tratan los pedidos del Ingeniero Jefe, ya me puedo imaginar la atención que recibirán los pedidos de mis subordinados. Creo que esto puede ser remediado y que dichos pedidos serán servidos mucho más rápidamente; si no es así, me gustaría saberlo".

Entre 1905 y 1907, se preocupó de que fueran construidos todos los edificios necesarios: residencias, hospitales, escuelas, iglesias, cárceles, estaciones de policía y de bomberos, y fueran puestos en servicio inmediatamente.

Construyó unos 5.000 edificios nuevos, renovó edificios viejos de los franceses, pavimentó calles y construyó nuevas instalaciones portuarias, instaló una planta de tratamiento de aguas negras y se tendieron cañerías de agua potable. Estableció un sistema de teléfonos que le permitía hablar con todas las oficinas a lo largo de la ruta del Canal.

Cuando Stevens llegó al Istmo, eran pocos los trabajadores que sabían lo que tenían que hacer y los que lo sabían, tenían que enfrentarse a un enorme papeleo. Una ordenanza exigía permiso por escrito para cortar una tabla de más de 10 pies de largo. Comenzó por eliminar todo papeleo innecesario.

Examinó los sitios de excavación y se dio cuenta de que se necesitaba más equipo. Pronto vio que ni siquiera existía un procedimiento de compras. Su próximo paso fue crear un Departamento de Maquinarias, que recomendara el tipo particular de equipo que se necesitaba.

Veinticinco años después, Stevens escribió: "El Departamento de Maquinaria fue de máxima importancia. Una gran cantidad de equipo de construcción, herramientas y maquinaria como jamás se había juntado en la historia de la humanidad, fue planeada, especificada, solicitada, comprada y entregada en el lugar, en tiempo récord. Este equipo consistía en casi todos los aparatos mecánicos que el juicio y la experiencia indicaban que se adaptaban mejor para hacer rápida y económicamente el vasto trabajo que esperaba a los ingenieros.

"Especificaciones detalladas para cada clase de maquinarias, como locomotoras, vagones, palas a vapor, etc., fueron hechas por dicho departamento. El hierro fue substituido por acero fundido, los tubos de hierro de las calderas fueron substituidos por otros de cobre y en toda la lista se insistió en que se consiguiera lo mejor. Las cantidades eran increíbles. Recuerdo por ejemplo, haber comprado con una sola orden, 125 locomotoras y 75 palas a vapor, y en otra, 900 vagones de volquete Lidgerwood. . . . Es verdad que algunos vagones, locomotoras y dragas de los franceses fueron reconstruidos y puestos en servicio, pero el 95 por ciento que se utilizó en la construcción del Canal era nuevo, y de toda la inmensa cantidad que se ordenó durante el tiempo en que fui Ingeniero Jefe, todos y cada uno de los artículos, me dijeron después que eran los mejores para ejecutar la labor. No se perdió nada".

Stevens fue el primero a quien se le ocurrió utilizar el ferrocarril como gigantesca correa transportadora para mover la tierra que se excavaba. Uno de los grandes problemas de los franceses fue transportar eficientemente el material excavado. Para fines de 1906, Stevens había reconstruido el ferrocarril, reclutado nuevos hombres en los Estados Unidos para que lo operaran y establecido buenas relaciones de trabajo entre los que trabajaban en el Canal y los que trabajaban en el Ferrocarril.

Todo el material que había en el Corte Culebra era desecho y había que deshacerse de él, por lo que Stevens diseñó un sistema ferroviario sencillo, pero extenso y flexible que resultó ser un éxito y que se utilizó hasta que se sacó la última yarda cúbica de roca del Corte. De ese sistema Stevens dijo lo siguiente: "Fue probablemente el factor más importante en el éxito de la construcción del Canal".

Cuando llegó al Istmo, sólo había 35 locomotoras, 24 vagones y 560 plataformas. Cuando partió, 18 meses después, dejó 293 locomotoras, 52 vagones de pasajeros, 16 vagones refrigerados y 3.915 plataformas. En lugar de las 73 millas de vía estrecha que había encontrado, dejó 350 millas de vía ancha y con un nuevo tendido. El nuevo ferrocarril era el más activo del mundo. Corrían hasta 570 trenes diarios, en comparación con los 20 que corrían anteriormente. El viaje a través del Istmo se había acortado de 5½ horas a menos de 2.

Al inspeccionar su sistema de ferrocarril, Stevens dijo: "No me importa excavar la tierra, pues ya tengo cómo deshacerme de ella".

Hechas las debidas preparaciones, Stevens ordenó que comenzara el trabajo de excavación en el Corte Culebra, a principios de 1906. Se necesitaba saber qué clase de Canal se iba a construir, si uno a nivel del mar o uno de esclusas. Había trazado los planos para ambos, pero estaba convencido de que el único plan práctico era para uno de esclusas. Sin embargo, antes tenía que convencer al Congreso y al Senado.

Roosevelt tenía sus dudas y llamó a Stevens a su residencia en Oyster Bay para que le diera su opinión. Respecto a esa reunión, Stevens dijo: "Le hablé a Teddy con toda franqueza . . . y pronto lo convencí de que el canal a esclusas era lo único posible".

El Presidente estaba convencido pero no así el Senado y Stevens se vio forzado a defender su caso ante un comité del Senado.

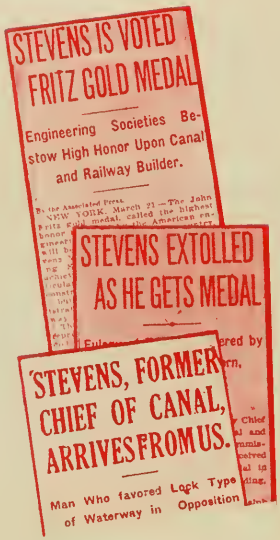
Poseía la mejor información sobre el volumen y la violencia de las aguas del Río Chagres, que frecuentemente había

Preparando la comida junto a los rieles.

Un nuevo comedor cerca de los trabajos.

El comedor del Hotel Tívoli.

***. . . casas, hoteles, escuelas, restaurantes, un frigorífico, panaderías, una lavandería y a establecer el sistema de comisariatos.***


STEVENS IS VOTED FRITZ GOLD MEDAL

Engineering Societies Bestow High Honor Upon Canal and Railway Builder.

STEVENS EXTOLLED AS HE GETS MEDAL

'STEVENS, FORMER CHIEF OF CANAL, ARRIVES FROM US.'

Man Who favored Lock Type of Waterway in Opposition

sido llamado "un león atravesado en la ruta del canal a nivel", al igual que sobre todos los demás problemas relacionados con la construcción de la vía interoceánica.

Stevens se dedicó de lleno a convencer al Comité, a pesar de que odiaba tener que hacerlo. Después que detalló su plan, que incluía la construcción de una represa de tierra a través del Río Chagres en Gatún, cerca del extremo del Canal en el Caribe, uno de los Senadores se mostró preocupado sobre si la represa resistiría y sugirió que fuera reforzada con una base de concreto. Stevens consideró que era un gasto innecesario.

El Senador no estuvo de acuerdo y dijo: "Creo que usted es demasiado positivo en sus opiniones, Sr. Stevens".

"Bueno, yo soy un hombre positivo", contestó Stevens.

"Sugiero que la represa sea construida más fuerte", replicó el Senador.

"La represa es lo suficientemente fuerte", dijo Stevens y agregó: "Sería como matar un pato. Cuando uno lo mata, queda muerto, no hay que matarlo más".

Finalmente, la franqueza y el sentido común de Stevens prevalecieron. El Senado votó 36 a 31 a favor de un canal a esclusas y la Cámara siguió el ejemplo.

Años después, Stevens escribía en la Revista de la Sociedad de Ingenieros Civiles: "He tenido el privilegio de prestar algunos pequeños servicios a mi país, y el mayor servicio que jamás presté consistió, estoy seguro, en la parte que me tocó, al evitar que influencias extrañas lograran, con falacias, venderle algo inútil, un canal a nivel, al crédulo pueblo estadounidense, cosa que propuso la mayoría de una Junta Consultora.

Stevens regresó a la Zona del Canal y el trabajo continuaba a paso firme cuando el Presidente hizo su visita en noviembre. Stevens lo acompañó a todas partes durante su gira por los lugares de construcción.

El Presidente vio y aprobó el complejo pero elástico sistema de vías férreas que había tendido en el Corte Culebra, la eficiente coordinación de los horarios de trenes con las obras de excavación y la cordura con que Stevens había escogido los lugares donde depositar el material excavado. Se hizo retratar en el asiento del operador de una pala a vapor de 95 toneladas, mientras observaba lo bien que operaba el sistema: los trenes no tenían que esperar por sus cargamentos y las palas no permanecían ociosas por falta de plataformas para cargar lo excavado. Al final, distinguió a Stevens con una mención presidencial especial por "los admirables resultados" que había conseguido y añadió que esperaba que dichos resultados continuaran.

Pero Stevens no iba a continuar con el Canal. Repentinamente, el 31 de marzo de 1907, renunciaba y terminaba su servicio con el Canal. ¿Por qué lo hizo? Se han dado muchas explicaciones, pero el mismo Stevens rehusó discutir el asunto, hasta muchos años después, cuando escribió lo siguiente: "Muchos 'escribidores' irresponsables han dado diferentes razones para mi renuncia. Todos tenían una similaridad: todos eran estúpidos y mendaces. Hubo un aspecto en que todos dijeron una solemne mentira. La razón de mi renuncia. Yo renuncié debido sólo a motivos personales, que en ningún modo, ni directa ni indirectamente, se relacionaban con la construcción del canal, o con cualquiera persona relacionada con el mismo en manera alguna".

Stevens se quedó el tiempo necesario para traspasar su autoridad al Mayor George W. Goethals, quien había sido nombrado por el Presidente para reemplazarlo.

Cuando Stevens partió del Istmo el 8 de abril, fueron a Cristóbal a despedirlo casi todos los estadounidenses que se encontraban allí y todos los que cupieron en una serie de trenes que llegaron de todo el Istmo. Fue la muchedumbre más grande que se había congregado a ver partir un barco.

En una ceremonia final que tuvo lugar a bordo, se le entregaron a Stevens tres regalos que los hombres le habían comprado como muestra de su aprecio. Eran una vajilla de plata, un reloj y un anillo de oro. Habían seleccionado tres regalos para que él pudiera dejárselos a cada uno de sus tres hijos.

Durante muchos años. Stevens usó dicho anillo de oro del cual se sentía muy orgulloso. Se lo robaron una vez y los trabajadores ordenaron otro lo más semejante posible. También le entregaron solicitudes firmadas por más de 10.000 trabajadores. La solicitud original decía: "Por favor, retire su renuncia y permanezca a cargo de nuestro trabajo. Nosotros le demostraremos nuestro aprecio y lealtad trabajando para usted aún más duro de lo que lo hemos hecho hasta ahora". Los capataces sugirieron que se cambiara "puesto que consideraban que difícilmente los hombres podían prometer trabajar más

**El Presidente Teodoro Roosevelt, de vestido blanco, es acompañado por Stevens (segundo, a la izquierda del Presidente), al inspeccionar las obras en noviembre de 1906.**

duro, ya que todos y cada uno de ellos habían dado sus mayores esfuerzos". Sin embargo añadieron que sus sentimientos hacia Stevens eran de "admiración y de respeto".

Poco antes de que subiera a bordo del vapor *Panamá*, Stevens contestó al discurso de despedida de W. G. Bierd. Dijo que 2 años antes, se había sentido sobrecogido por la cantidad de preparaciones y de trabajo de construcción que se necesitaban; pero que las condiciones actuales eran tales que él estaba absolutamente seguro de que el Canal sería abierto para enero de 1915. Solicitó a los hombres, como un amigo sincero, que cualquier pequeña diferencia o queja, la llevaran directamente al Coronel Goethals, para quien solicitó la misma lealtad que le habían demostrado a él. Y, rindiendo un tributo al Coronel Gorgas, dijo que hasta que él no deshizo la obscura nube con que las condiciones sanitarias envolvían los trabajos, había tenido muchas dudas sobre el éxito de la empresa. Pero cuando Gorgas eliminó esa duda, se dio cuenta de que el Canal sería una realidad.

El General George W. Goethals constantemente hacía énfasis en lo mucho que apreciaba el trabajo hecho por Stevens. Un ejemplo son las palabras que pronunció en una reunión de ingenieros en Portland, Oregón, en 1922.

"Ustedes saben que no hay nada que me moleste más que escuchar a alguien que diga en mi presencia que yo soy 'el Genio del Canal de Panamá'. La realidad es que el Sr. Stevens ideó, diseñó y tomó las medidas necesarias para prácticamente cualquier contingencia relacionada con la construcción y subsiguiente operación del estupendo pro-

Stevens en su despacho. Construyó sus oficinas y su residencia en Culebra para estar cerca del lugar de los trabajos.

El Ingeniero Jefe paseando con su esposa. Ella influyó en él para que aceptara la posición en el Canal, diciéndole que toda su carrera había sido una preparación para esa gran obra de ingeniería.

*(Pasa a la página 33)*

Stevens trasladó sus oficinas de la ciudad de Panamá a una población que construyó al borde mismo de la Gran Zanja y que se llamó Culebra.

# Las Elegantes Molas

Fotografías por
Arthur L. Pollack

QUE HACE LA GENTE CON las molas?

Mientras que las mujeres cunas continúan dándole el uso de siempre a las molas (usándolas como blusas), los estilistas y aficionados a las molas están diseñando de todo con ellas, desde bolsas hasta pantallas para lámparas.

Y no hay generación a la que no guste usarlas. Se observan en las asentaderas de los diablos fuertes que usan los adolescentes, igual que en el traje de noche de sus madres. También se pueden encontrar adornando la canasta de tejer de la abuelita.

La mola tradicional, que ha ganado popularidad tanto entre los aficionados como entre los modistos profesionales, tiene forma rectangular y consta de tres a cinco paños de varios colores. Los complejos diseños son creados al cortarse cada paño hasta llegar al color deseado, y los bordes son artísticamente cosidos de manera que las puntadas sean invisibles. La técnica ha sido definida como "aplicación reversible".

La costurera cuna no efectúa dibujo

La Sra. Sherry de Holland, residente de Diablo, modela una falda diseñada por ella, que se usa abierta a un lado o al frente.

alguno para guiarse, sino que comienza su labor imaginándose lo que desea producir, hasta desarrollar el diseño a medida que avanza en su tarea. Confeccionar una mola toma de 1 a 2 meses.

Se puede ordenar diseños especiales a un precio ligeramente superior. Sólo lleve a la artista folklórica de San Blas una foto o dibujo de modelo, y tendrá no sólo una mola original sino una pieza que será muy comentada. Los resultados son sorprendentes en muchos casos. Una imagen del perro de casa, por ejemplo, podrá resultar tan estilizada que se parecerá quizás a un oso hormiguero. Pero puede tener la seguridad de que nadie tendrá una mola como la suya.

Hasta hace poco las molas eran sencillas combinaciones de colores que se enmarcaban y se colgaban en la pared de un cuarto o en cualquier rincón, pero hoy día personas con imaginación han inyectado a este arte una nueva dimensión con tendencia al individualismo.

En este artículo se presentan algunas de las molas diseñadas como resultado de la imaginación de los residentes de Panamá, que han proyectado ese arte cuna hacia el vasto campo de la moda.

**Zindy Wiggs y su colorida bolsa de molas atraen la atención de los mellizos Tim y Tom Deakins, al caminar por una de las calles de Gamboa.**

**Viveca Kochman, con una vistosa blusa de molas y pantalones acampanados.**

**La Sra. Nancy de McMillin, de Gamboa, modela unos zapatos de molas. A la izquierda una bolsa de mano que hace juego con los zapatos.**

Coleccionista de molas con dibujos de tortugas, la Sra. Bárbara de Griffith, esposa del Comandante de la Armada del Comando Sur, muestra una tortuga de adorno confeccionada con una mola que le fue regalada como recuerdo de Panamá. En el piso se aprecian algunas muestras de su colección. A la derecha, un original banquillo para piano hecho por la Sra. Jean de Beeby, de Balboa Heights.

## El Típico Traje Cuna

Una atractiva modista de San Blas lleva el vestido típico de diario de las mujeres de las islas.

PARA CONFECCIONAR SUS pintorescas blusas, las indias cunas usan dos molas, una adelante y otra atrás, generalmente del mismo diseño y color. Para terminarlas, les colocan mangas y un cuello con bordes que armonizan con el color de las molas.

Otrora las blusas eran largas, hasta las rodillas, y se adornaban con una cinta roja al extremo inferior. Al popularizarse las telas de color, los comerciantes comenzaron a canjear agujas, hilo y tijeras por cocos y las mujeres mejoraron la forma de adornar sus trajes. Acortaron la blusa hasta la cintura y poco a poco desarrollaron la técnica de cortar los contornos de la figura deseada en el primer paño, dejando que el próximo presente la silueta del diseño.

Como todas las mujeres del mundo, en lo relativo a la moda, la india de San Blas desecha una blusa cuando se descolora o cuando siente la necesidad de renovar el ropero.

Convencida de que los turistas comprarán casi cualquier artículo hecho de molas, la india generalmente ofrece la blusa usada o separa las dos molas que la componen para venderlas separadamente. Los coleccionistas expertos están siempre a la caza de éstas, sabiendo que las mujeres cunas toman las mejores para ellas, y que las molas usadas, aunque se descoloren, son por regla general superiores en acabado y diseño.

Algo diferente a las blusas tradicionales cunas, la de la foto fue confeccionada por la Sra. Sherry de Holland. Una corbata hecha con una mola le sirve de cinturón.

Treinta molas fueron necesarias para confeccionar el hermoso mantel de la fotografía, que el Capitán Julius Grigore se llevó de Panamá al acogerse a la jubilación.

Anne Castles, estudiante de la Universidad de la Zona del Canal, posa con un bikini que ella misma confeccionó usando dos molas.

De Ornitorrincos a Palomas

# En el Canal Pasan Cosas muy Curiosas

Por José Teófilo Tuñón

TRANSPORTAR LOMBRICES para alimentar ornitorrincos, enfrentarse a un incendio de fósforo, ahuyentar a un mapache metido en una locomotora, o ser atacado por una barracuda, no forman parte de la vida diaria de las personas que atienden los barcos que transitan el Canal de Panamá. Pero estos, y muchos otros acontecimientos demuestran que la vida no es siempre rutinaria a lo largo de la vía acuática.

Aunque los barcos en tránsito por el Canal a menudo requieren abastecimientos fuera de lo normal, hubo mucha confusión y sorpresa en 1950, cuando se hizo necesario transportar por aire 10.000 lombrices desde los Estados Unidos para complementar la dieta de tres ornitorrincos que eran transportados desde Australia hacia un zoológico de los Estados Unidos.

Aproximadamente al mismo tiempo que las lombrices eran transportadas a la Zona del Canal para servir de alimento a los curiosos animales, se produjo inesperadamente un fuego a bordo de uno de los barcos que transitaban el Canal. La nave transportaba un cargamento de fósforo destinado a la fabricación de cerillos. Bomberos de Cristóbal regaron la carga y extinguieron el fuego. Sin embargo, poco tiempo después se descubrió que parte del fósforo se había incrustado en las redes de carga y en el piso del muelle. Al caminar los trabajadores por el muelle y pisar con sus zapatos el fósforo seco, este se encendía en igual forma que un cerillo. Finalmente, todo el fósforo fue removido, pero no antes de que algunos trabajadores "se quemaran los pies".

A los operarios de locomotoras de remolque de la División de Esclusas les agrada recordar la ocasión en que el tránsito de barcos por Miraflores fue demorado por 2 horas a causa de un "gato solo", pequeño animal de la familia de los mapaches, originario de la América Central. El animal se internó en una locomotora de remolque, haciéndose necesario desconectar el equipo eléctrico mientras todos se dedicaban a buscar al animal. A medida que se acercaban los voluntarios, el animal asustado se adentraba mas y más en la máquina. Finalmente, cuando ya se impacientaban y comenzaban a protestar las tripulaciones de los barcos detenidos, los empleados de las esclusas lograron desalojar al intruso.

A las Esclusas de Gatún, más lejos de la civilización y cercanas a la selva que las del sector Pacífico, les ha tocado mucho más de su cuota de visitantes de la selva. Entre ellos han figurado caimanes, culebras, pequeños animales del monte y pájaros. Un día de 1952 se divisó un venado nadando en el Canal, muy cerca de las esclusas. Los pasabarcos tomaron un bote para sacar al animal, pero antes de que llegaran ya se había ahogado. Los consternados trabajadores lo sacaron del agua y trataron de revivirlo aplicándole respiración artificial, pero todo fue en vano.

La tripulación de un barco en tránsito por el Canal se sorprendió en una soleada mañana al ver numerosas palomas que levantaban vuelo desde las Esclusas de Miraflores. Las gaviotas, pelícanos y golondrinas son comunes, pero palomas, ya es otra cosa. Las aves eran una clase especial de palomas mensajeras enviadas al Canal desde los Estados Unidos por su propietario. El objetivo era soltarlas en el Canal para ver si ellas podrían hallar el camino de regreso a San Antonio, Texas.

La bandada de 19 palomas había llegado en el vuelo 401 de Pan Am consignada a Frank A. Baldwin, Director de la Oficina de Información del Canal de Panamá. Fueron puestas en libertad 2 días después por Judy Frizell y Jane Holgerson, empleadas de la empresa del Canal. No se sabe a ciencia cierta si fue el clima del Canal el que alteró su s ntido de orientación, pero jamás se supo de la suerte de 18 de las palomas. Se supo de una de ellas cuando un

"Deben estar reacondicionando las esclusas otra vez"

residente de las proximidades de Santiago, en el interior de Panamá, llegó a la Oficina de Información y dijo que una paloma se había unido a su gallinero e indicó que quería reclamar a su dueño el dinero que le adeudaba por la alimentación de la paloma.

Los pasabarcos, que salen en botes de remos al encuentro de las naves que entran al Canal, para conectar las líneas de las locomotoras de remolque, por regla general viven una vida tranquila. Imagínese, pues, la sorpresa que se llevarían dos tripulantes de un bote en el lado del Atlántico de las Esclusas de Gatún, cuando una enorme barracuda saltó del agua con tal fuerza que cayó sobre la embarcación. Después de desesperados intentos por matar al feroz pez, los hombres cedieron el bote a la barracuda y nadaron a la orilla. Pasado el susto halaron el bote hasta la pared de las esclusas y mataron al temible animal. Posteriormente comprobaron que el pescado pesaba más de 54 libras y que sus dientes medían 3 pulgadas.

Aunque las esclusas fueron fabricadas para permitir el paso de los mayores barcos que surcaban los mares en 1914, y se esperaba que fueran lo suficientemente amplias para cualquier nave que se construyera por un buen tiempo, sólo pasaron 14 años antes de que el portaviones *Lexington* de la Marina de los EE. UU. derribara varios postes de alumbrado en las esclusas de Gatún y Pedro Miguel.

Según informaron los periódicos de esa época, el U.S.S. *Lexington* llegó a Balboa en la tarde del 26 de marzo de 1928, sin mayor novedad después de una travesía de 12 horas por el Canal. Pero a su paso había arrasado con cuatro de los postes de las esclusas y un pasamanos de las Esclusas de Pedro Miguel quedó completamente aplastado.

El *Lexington* había derribado tres de los postes en las Esclusas de Gatún cuando era subido hasta el nivel del lago y otro en Pedro Miguel cuando la nave era girada ligeramente hacia el Canal y la proa chocó contra el poste, haciéndolo trizas.

Nadie pensó que el *Lexington* causaría tantos problemas, ya que el barco gemelo U.S.S. *Saratoga* había efectuado el tránsito poco antes sin dificultad. Ambas naves eran las más grandes que transitaban el Canal en ese tiempo. Tenían 888 pies de largo y 107.9 pies de ancho. Las esclusas miden 1.000 pies de largo por 110 de ancho.

A causa del accidente, la Compañía del Canal eliminó los postes de concreto y los substituyó con otros de metal, pero localizados a mayor distancia del

**Todos los postes del alumbrado de las paredes de las esclusas estaban en su lugar, cuando transitó el "Saratoga", en marzo de 1928, pero el "Lexington", un portaaviones gemelo, que transitó poco después, derribó cuatro de ellos.**

**Los viejos postes de concreto fueron derribados y las bolas que tenían en la parte superior fueron utilizadas para adornar ciertas calles. Una de ellas sirve a Luis Sullivan para hacer ejercicio, mientras espera su autobús, en Pedro Miguel, para ir a la escuela.**

borde de las esclusas. Estos a su vez fueron reemplazados por postes de aluminio en los años del '60, después que el portaviones *Valley Forge* chocó contra el pabellón para visitantes en Miraflores, a escasas pulgadas de los postes.

Los ornamentos de los extremos de los viejos postes no se perdieron. Aún se pueden admirar en las calles de la Zona del Canal y decorando avenidas y jardines en la República de Panamá.

Una defensa de sogas similar a las que usan los remolcadores en el Canal fue hallada en las Esclusas de Miraflores recientemente por un buzo, que fue llamado cuando una de las compuertas no podía cerrar. La defensa de manila paralizó el tránsito en el sector occidental por 1 hora y 47 minutos.

Recientemente un camión se salió del puente que cruza el extremo más bajo de las Esclusas de Gatún. El tránsito por el Canal se detuvo mientras una grúa lo sacaba. Otro caso ocurrió cuando un niño cayó con su bicicleta a una de las esclusas en Miraflores. El niño nadó hasta ponerse a salvo antes de que se interrumpiera el tránsito y la bicicleta fue recuperada más tarde.

Otros objetos encontrados en el Canal y las esclusas incluyen pedazos de quilla que se han desprendido de grandes embarcaciones, troncos de distintas dimensiones que arrastran los ríos en sus crecidas, y, en una ocasión, una enorme roca de 10 toneladas que fue localizada por un buzo en una de las cámaras de la entrada sur en Miraflores.

**Después de un deslizamiento de tierra en el Corte Gaillard, el 21 de septiembre de 1915, surgió esta isla desde una profundidad de 30 pies de agua.**

En ocasiones ha sido necesario sacar a personas de las esclusas, especialmente durante las reparaciones, cuando los visitantes que recorren las cámaras vacías resbalan y caen en los sumideros.

En los inicios de la operación del Canal, repentinamente apareció una isla, después de un derrumbe en el Corte Gaillard. Se cuenta que un operario de la draga *Paraíso* descubrió la isla y de inmediato colocó en el medio una bandera británica. El individuo que trató de incorporar así a la Gran Bretaña en la operación del Canal, fue identificado como natural de Irlanda, y los veteranos de aquella época afirman que lo hizo en nombre del "querido terruño".

El Puerto de Cristóbal fue escenario de interesantes acontecimientos en los primeros días del Canal, y los que vivieron la época todavía recuerdan como si fuera hoy la ballena que llegó a la Bahía de Limón hace aproximadamente 50 años. El mamífero de 120 pies de largo, con un peso de 125 toneladas, quedó varado en aguas poco profundas del prisma del Canal y permaneció allí hasta que fue matado 2 días después por empleados del Canal que planeaban vender el aceite.

La ballena fue remolcada al Muelle 6 en Cristóbal pero la grúa no pudo sacarla del agua y colocarla en las plataformas que se habían dispuesto para transportarla a Mount Hope.

Cuando se abandonaron los esfuerzos poco después, la ballena fue arrastrada por un remolcador del Canal de Panamá 12 millas mar afuera, en donde fue bombardeada y hundida momentos después, por aviones de la Marina de los EE. UU. con base en Coco Solo. Así fue exterminada la única ballena que amenazó con entorpecer la navegación por el Canal de Panamá.

No obstante, hay gente cerca del Canal que hace caso omiso de los insólitos acontecimientos. Su actitud es como la de aquel viejo a quien durante los últimos días de la construcción del Canal se le había advertido que las aguas del recién construido Lago Gatún inundarían su casa, y debería mudarse de allí. Quedó sentado cómodamente en su choza aunque el agua comenzaba ya a cubrirle los pies y dijo: "Ya había oído esa historia antes. Los franceses le hicieron el mismo cuento a mi padre hace 30 años".

# Rincón Culinario

Por Fannie Hernández

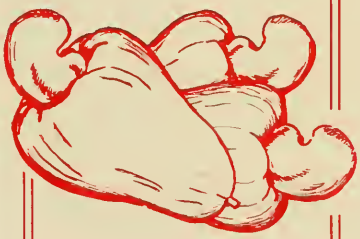
SALSA DE GROSELLAS

PAN DE MANGO

DELICIOSO PAN CASERO

MERMELADA AGRIDULCE DE NARANJA

CONSERVAS DE MARAÑON



HOY EN DIA SOLEMOS MIRAR con algo de reverencia a aquellas personas que tienen el valor de hacer su propio pan y mermelada.

Pero en realidad, es extraordinariamente fácil y, aunque nos cueste tiempo, el aroma que despide el pan al ser horneado o la mermelada al ser cocinada, hacen sumamente agradable esa tarea.

Muéstreme a la persona que pueda rechazar un pedazo caliente de pan casero untado de mantequilla y rociado con mermelada hecha en casa y le enseñaré a una persona fría e insensible.

El pan puede ser hecho en una gran variedad de estilos, pero hay muy pocos lugares en el mundo en donde los ingredientes para preparar una exquisita mermelada estén a la mano durante todo el año, como en el Istmo.

Las frutas cítricas de Panamá satisfarían los gustos más exigentes en cualquier parte del mundo. Las naranjas, en sus variedades dulces y agrias, mandarinas, toronjas—convenientemente maduras—están disponibles todo el año, aunque en mayor abundancia durante los meses de diciembre a marzo. No es extraño observar naranjas maduras y verdes en un árbol al mismo tiempo. Igual ocurre con las toronjas.

Las naranjas injertadas de Boquete, las hay del tamaño de las toronjas y aún mayores, constituyen un bonito espectáculo y un delicioso manjar. Las naranjas adecuadas para nuestro propósito son dulces y jugosas, y su azúcar natural aparece conforme va madurando.

Cualquier persona que tenga un naranjo en el patio de su casa encontrará más naranjas de las que puede usar, y una buena forma de aprovechar la abundancia es haciendo mermelada de naranja. He aquí una receta de mermelada al estilo inglés:

### MERMELADA DE NARANJA DULCE

*3 naranjas cortadas en cuartos*
*2 limones cortados en cuartos*
*8 tazas de azúcar*
*¼ cucharada de polvo de hornear*
*1 pizca de sal*

Remueva la parte esponjosa interior de la cáscara de las naranjas y córtelas en pequeñas tiras con un cuchillo bien afilado. Haga lo mismo con los limones. Colóquelos en una olla y agréguele tres tazas de agua, el polvo de hornear y la sal. Cubra y cocine ½ hora, revolviendo de vez en cuando.

Separe la pulpa de las naranjas y los limones, teniendo cuidado de eliminar la parte blancuzca. Añada la pulpa y el jugo a las cáscaras cocinadas. Hierva y añada el azúcar, revolviendo. Mantenga a fuego lento hasta que el líquido comience a espesar. Esto tomará aproximadamente 1 hora. Remueva cualquier espuma que se forme en la superficie. Deje reposar unos minutos y revuelva. Colóquela en frascos esterilizados y sellados con una tapa o déjela enfriar y congélela en la refrigeradora luego de colocarla en recipientes.

Marañones.

Muchas de las personas a quienes gusta la semilla del marañón desconocen que ésta se halla adherida a un fruto en forma de pimentón llamado marañón. Muy comunes en Panamá, los árboles de marañón suelen usarse para hacer cercas. Dan fruto en abril y mayo. Cuando los agricultores desean cercas adicionales simplemente plantan semillas de marañón o ramas del árbol, y en pocos años cuentan con árboles que dan frutos. En el trópico los árboles frutales crecen sin dificultad. Sencillamente se planta la semilla y la naturaleza se encarga del resto.

El marañón tiene una pulpa esponjosa que contiene un jugo lechoso, con un sabor dulce y acre. Se usa para fabricar un exquisito vino, dulce o hacer conservas. A continuación, una forma de hacer conservas de marañón que es deliciosa con helado o servida con queso crema, como postre.

### CONSERVA DE MARAÑON

Corte marañones en tiras, hasta hacer cuatro tazas. Colóquelas en una olla y añádale cuatro tazas de azúcar, una taza de agua y una cucharada de jugo de limón. Caliente a fuego lento hasta que el líquido espese. Guárdela en envases esterilizados y consérvela en la refrigeradora.

## PAN DE MANGO Y NUECES

*2½ tazas de mangos frescos en trocitos*
*1 cucharada de jugo de limón*
*2 tazas de harina*
*1½ cucharada de polvo de hornear*
*1½ cucharada de canela*
*½ cucharadita de sal*
*¼ taza de nueces picadas*
*½ taza de pasas remojadas en brandy*
*1½ tazas de azúcar morena*
*3 huevos*
*¾ taza de aceite vegetal*

Agregue el jugo de limón a los mangos y manténgalo aparte. Ponga los ingredientes secos juntos y añada las nueces picadas y las pasas. Mezcle suavemente con un tenedor y agregue luego el azúcar.

En otro recipiente, bata los huevos, añada el aceite y bata hasta que quede espumoso. Añada los mangos y la mezcla con harina agitando ligeramente.

Cubra el molde con papel parafinado y grasa. Hornee a 325° por 1 hora o hasta que tenga consistencia, (pruebe con un palillo).

Para la aficionada que no es alérgica a los frutos menos conocidos en el reino de la cocina tropical, le ofrecemos a continuación varias recetas que agradarán al paladar del más exigente.

Una de las frutas más apreciadas de Panamá es el mango, que se tiene en diversas calidades—redondo, alargado, en forma de frijol y en otras variedades. El tamaño varía desde el de una papaya hasta el de un durazno. Poseen una corteza muy ligera que varía desde las diversas tonalidades del amarillo, hasta el naranja y rojo, con una pulpa de tono anaranjado. El sabor se ha descrito como una delicada combinación de albaricoque y piña. Muy pocas frutas en el mundo igualan el exquisito sabor de un mango maduro y fresco en el desayuno.

Después de probar los pasteles de mango y su deliciosa salsa, trate algo diferente. Le ofrecemos la receta de un delicioso y suave pan de mango y semilla de marañón traída especialmente de Hawai para **Rincón Culinario** por cortesía de Emily Bolton, presidenta del Club de Mujeres de Balboa, y la Sra. Leota de Lockman de Panamá, que descubrieron el platillo en un reciente viaje al Hawai. La Sra. de Bolton dio un toque personal a la receta remojando las pasas en brandy, en tanto que la Sra. de Lockman sustituyó el azúcar morena de la receta original por azúcar blanca.

## SALSA DE GROSELLA

Para una salsa para carnes y aves parecida a la del arándano agrio, pruebe un preparado del fruto del árbol de grosella, un fruto pequeño y amarillento con una semilla pequeña y una pulpa de jugo ácido. La propiedad de tornarse rojo al ser cocinado lo hace un excelente sustituto para la salsa de arándano. He aquí una forma de preparar la salsa de grosella.

Limpie las grosellas y colóquelas en un recipiente con un poco de agua. Cocínelas hasta que estén suaves, teniendo cuidado de que no se quemen. Páselas por un colador y mida luego la pulpa. Cada taza de pulpa requiere una taza de azúcar. Añada un poco de agua. Cocine hasta que el azúcar se disuelva y entonces hierva hasta que espese, revolviendo constantemente. Añada una pizca de jengibre en polvo. Coloque en envases esterilizados y tápelos.

**Las deliciosas frutas de Panamá dan exquisito sabor al pan y a las conservas.**

# Recuerdos de la Cocina de Antaño

Para quienes tienen tiempo y no les importa meter las manos en la masa, ofrecemos a continuación una receta de pan casero que les hará recordar el pan que hacía la abuela y les deleitará con su fragancia al hornearse. Ya que el arte de hacer pan requiere pericia en amasar, lo cual suele ser considerado como trabajo fuerte, pueden hacerse tres hogazas.

### PAN VIRIL CASERO

*2 cucharadas de azúcar*
*2 cucharadas de manteca o mantequilla*
*3½ tazas de agua hirviendo*
*3 cucharadas de sal*
*2 paquetes de levadura*
*1 taza de agua tibia*
*12 tazas de harina cernida*

En un recipiente grande mezcle el azúcar, la manteca, la sal y el agua hirviendo. En uno más pequeño espolvoree la levadura sobre el agua tibia y déjela reposar. Cuando el agua hirviente se ha enfriado, saque la levadura y añádala a la mezcla de agua en el recipiente grande. Agregue 6 tazas de harina y mezcle empleando un cucharón de madera. Añada otras tres tazas de harina y mézclela. Entonces coloque la pasta sobre un tablón de madera y agregue el resto de la harina, amasando con las manos. Siga amasando hasta que la pasta no se pegue al tablón y cúbrala luego con una toalla. Déjela reposar en un lugar caliente de la cocina hasta que doble su tamaño original. Amase y déjela crecer una vez más. Divida la masa en tres porciones y forme las hogazas. Colóquelas en recipientes para hornear cubiertos con manteca. Déjelas reposar por aproximadamente 1 hora. Caliente en un horno a 375° por 1 hora más o menos o hasta que las hogazas estén doradas.

**Nadie puede despreciar un delicioso pan recién horneado y mermelada agridulce.**

Naranjas de Boquete.

# El Tokyo Bay Implanta Marcas

EL *TOKYO BAY*, EL BUQUE DE furgones más grande del mundo, hizo historia en el Canal de Panamá en abril de 1972, cuando se convirtió en la nave más grande que lo haya transitado. También implantó una marca en el pago de peajes: $40.045.50.

La nave llegó a Cristóbal el día antes de transitar y, debido a su gran tamaño, tuvo que esperar fuera del rompeolas hasta la madrugada, cuando pudo internarse por el cauce del Canal. La guiaron cuatro prácticos del Canal.

El buque de furgones, de 950 pies de largo y de un ancho de 106 pies, apenas cupo en las esclusas. Fue lo más grande que había transitado desde 1939, cuando el buque alemán de pasajeros *Bremen* hizo su único tránsito.

Es muy posible que el *Tokyo Bay* y otras cuatro naves similares, que están siendo construidas en Europa para el comercio entre Europa y el Lejano Oriente, sean las más grandes que jamás transiten por el Canal. Dichos barcos harán un servicio regular entre puertos europeos y el Lejano Oriente y transitarán el Canal, uno al mes como promedio.

Los cinco buques de furgones, propiedad de Overseas Containers, Ltd., tienen una velocidad de servicio de 26 nudos y cada uno transporta más de 2.000 furgones. Son miembros del Trío Alliance, un consorcio de armadores ingleses, alemanes y japoneses, formado para promover el servicio de furgones entre Europa y el Lejano Oriente.

Además de Overseas Containers, Ltd., las demás compañías del grupo incluyen la British Ben Line, con tres naves; Hapag Lloyd A.G., con cuatro naves; la Mitsui-O.S.K., con dos.

Por coincidencia, otra nave, miembro del Trío Alliance, transitó el Canal hacia el norte al mismo tiempo que el *Tokyo Bay* lo hizo hacia el sur. Fue el *Elbe Maru*, de 882 pies de largo, propiedad de la Mitsui-O.S.K. Lines del Japón, que hacía su viaje inaugural desde el Lejano Oriente hacia Europa. Los dos gigantes se encontraron en la Recta de Gamboa. El *Elbe Maru* es gemelo del *Rhine Maru* que hizo su primer tránsito en febrero de 1972 y hasta la llegada del *Tokyo Bay*, tuvo la marca de peajes pagados al Canal de Panamá.

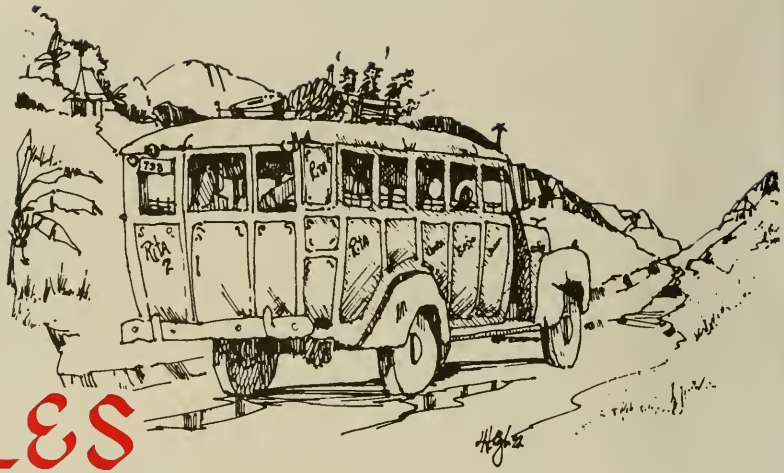
**TREMENDA SUBIDA**—Dos pasabarcos del Canal de Panamá suben por una escalera de cuerdas por un costado del "Tokyo Bay", que es más alto que un edificio de siete pisos. Para transitar, la nave requiere 24 pasabarcos, dos contramaestres de pasabarcos y cuatro prácticos del Canal.

**La nave de furgones más grande del mundo transita por el Corte Gaillard, donde la vía interoceánica de 50 millas cruza la División Continental.**

**Con un poco más de 2 pies de espacio a cada lado y 23 pies a cada extremo, el "Tokyo Bay" entra a las Esclusas de Gatún al iniciar su tránsito por el Canal. El buque de furgones más grande y potente del mundo inició su tránsito a las 4:30 a.m. y para las 4 p.m. había dejado las aguas del Canal. En la cámara occidental, empequeñecido por el "Tokyo Bay", está el "Monticello Victory", de 736 pies de largo y 102 pies de ancho.**

**Dos de los buques más grandes que utilizan el Canal de Panamá, el "Tokyo Bay", de 950 pies de largo y el "Elbe Maru", de 882 pies, se cruzan en la Recta de Gamboa durante el viaje inaugural de ambas naves. El "Tokyo Bay" viajaba hacia el sur, mientras que el "Elbe Maru" iba hacia el norte. Son dos de los 17 gigantes puestos en servicio por el Trío Alliance. Centenares de residentes del Istmo y funcionarios del Canal estuvieron observando el paso de las naves.**

**El "Rhine Maru", de 855 pies de largo, que por corto tiempo ostentó la marca de peajes pagados al Canal, pasa frente al Cerro del Contratista durante reciente viaje hacia el norte. Dicha nave ostentó la marca de peajes hasta abril de 1972, cuando transitó el "Tokyo Bay". Nave perteneciente al grupo Trío de naves de furgones, el "Rhine Maru" viaja entre Europa y el Lejano Oriente a una velocidad máxima de 26 nudos. Es propiedad de la Mitsui-O.S.K. Lines.**



# MOVILES OBRAS DE ARTE

Por Vic Canel

## *Las pinturas que se ven en "chivas" y autobuses de Panamá son colorida expresión de individualidad*

"TODO ESTA EN JUEGO", "EL Derecho de Vivir", "El Intocable", "El Rey del Pacífico", podrían ser nombres de películas. Pero no lo son.

Se trata de los nombres, proverbios, dichos y frases curiosas que muchos de los ingeniosos conductores panameños de autobuses dan a sus vehículos como expresión de su propia personalidad. Generalmente aparecen en la parte de atrás del autobús, algunas veces en inglés y adornados con motivos floridos y caprichosos. Los nombres forman parte de esas vistosas decoraciones que han hecho tan originales a los autobuses de Panamá.

Los autobuses más elegantemente adornados tienen llamativas figuras dentro y fuera, flecos en las ventanas, estampas religiosas y toques artísticos que incluyen figuras femeninas vestidas ligeramente o adornos de crochet.

Quizás como homenaje a la mujer panameña—o tal vez a las mujeres de todo el mundo—a menudo se pinta cada una de las ventanas del autobús con un nombre femenino.

La costumbre de bautizar a los autobuses tuvo su origen, según se cuenta, cuando aparecieron los primeros vehículos motorizados de transporte público en las calles de la ciudad, en el segundo decenio del siglo. Esos primeros vehículos, llamados "chivas"—nombre con que aún se conocen—no eran otra cosa que camiones a los que se había eliminado la parte posterior, reemplazándola por una carrocería cerrada de madera. Se colocaban bancas a ambos lados con capacidad para seis u ocho personas, que debían entrar a la "chiva" por una puerta habilitada en el extremo posterior.

Quienes recuerdan el origen del especial tipo de vehículo de transporte cuentan que su nombre se debe a los saltos que daban las "chivas" al recorrer las calles adoquinadas del Panamá de ayer, comparándolas sus usuarios con los enormes saltos que dan los chivos montañeses.

Samuel Lewis, periodista y editor de revistas panameño, afirma en sus notas que entre los pioneros del transporte público en Panamá, allá por 1911, figuró un conductor de chivas jamaiquino que jamás permitió a mujer alguna subir a su "matraca" de transporte.

El raro jamaiquino manejaba su carromato por las calles de Panamá gritando "hombres solamente". Lo cierto es que la discriminación sexual del jamaiquino no fue obstáculo alguno para que progresara. El historiador Lewis relata que prosperó rápidamente y compró otra chiva.

Los conductores comenzaron a darle nombres cariñosos y cada vez más sugestivos a las chivas. Los esfuerzos por ser originales los llevaron a producir nombres realmente picantes y atrevidos y, en una ocasión, el Alcalde de Panamá ordenó eliminarlos. La costumbre fue resucitada hace algunos años y se extendió a los buses grandes.

Algunas de las primeras chivas eran camiones Ford, a los que había que arrancar el motor con una manivela para ponerlos en marcha. Antes de la II Guerra Mundial la mayoría de los conductores de chivas eran hindúes que hacían su tarea llevando sus tradicionales turbantes y a los que los panameños llamaban "culíes".

Al principio no había una rigurosa organización ni propietarios de grandes flotas en el negocio del transporte co-

Un gigantesco retrato de Franco Nero, estrella de películas italianas del Oeste, apunta amenazadoramente a los conductores desde la parte de atrás de este autobús. Dicho actor es el tema de las decoraciones internas del vehículo. Arriba del espejo hay un letrero que dice "Amor es . . . viajar todos los días en Franco Nero". Sobre el espejo retrospectivo otro letrero que dice: "Siempre seré para tí".

Teodoro "Billy" Madriñán tiene unos 30 años de estar pintando autobuses.

lectivo. Entonces los pioneros del negocio ofrecían el servicio de transporte para llevar a los empleados a sus trabajos.

La escasez de gas y de llantas, así como la falta de piezas de repuesto, contribuyeron a que el servicio fuera poco menos que deficiente. No fue sino hasta 1952 que el servicio se centralizó, adjudicándose la concesión a una sola persona. El principal propietario era el comerciante hindú Gursan Singh Gill, quien tenía dos almacenes de artículos orientales en Panamá, y la mayoría de los conductores eran, por supuesto, hindúes.

Eventualmente Gill adquirió el equipo de sus otros socios y vendió la compañía a los actuales administradores del servicio de autobuses en la Zona del Canal.

Las pinturas de los autobuses representan de todo. Este, llamado "Prometeo Encadenado", muestra al gigante mitológico en la cumbre de una montaña y una escena de la Avenida Balboa de Panamá.

Las 70 u 80 chivas que aún recorren las calles de Panamá están destinadas a desaparecer, al modernizarse el transporte público y agruparse los conductores independientes y cooperativas existentes, en dos importantes organismos: la Cooperativa de Transporte Metropolitana, y la Corporación Unica de Transporte.

El reemplazo de las chivas de ocho pasajeros por los autobuses originalmente decorados de hoy día, con capacidad para 50 pasajeros, se produjo en forma gradual. En los primeros años del decenio de los 30 se usaron chivas fabricadas con partes de autos y camiones. En 1934 se le ocurrió a un colombiano, el desaparecido Froilán Arce, comprar los bastidores con su motor aparte y armaba las chivas en Panamá.

Estas chivas continuaron sirviendo en el Istmo hasta después de la II Guerra Mundial. Entonces, para 1946, aparecieron los primeros "busitos". Se trataba de pequeños autobuses azules de 16 pasajeros que se vendían completos por $3.600 o por $900 el chasis y el motor solamente.

Para 1960 se comenzó a importar autobuses de 24 a 30 pasajeros, y a medida que fue aumentando la demanda de transporte público, se fueron adquiriendo y colocando en servicio unidades de 40 y 50 pasajeros, con costos que oscilaban entre $9.000 y $10.000.

Pero a través de todo ese progreso la chiva ha sobrevivido, y es favorecida por sus leales pasajeros que generalmente usan la misma todos los días y se conocen como si fueran miembros de un club exclusivo.

Uno de los que aún conducen chivas, Juan Antonio Olivares, ha estado al volante de los especiales carromatos por más de 32 años. Además de conducir su chiva en la ruta a Boca La Caja, posee un busito. Como pequeño propietario (cinco autobuses o menos), pertenece a un organismo llamado "El Tercer Grupo", integrado por pequeños propietarios independientes que se han hecho manejando su propio negocio y no pertenecen ni a la Cooperativa ni a la Corporación.

En los grandes autobuses, en cambio, se encuentra una gran variedad de adornos y diseños artísticos. Hay escenas del campo, motivos religiosos, obras imponentes como el Puente a la entrada del Canal, las ruinas de Panamá la Vieja, pinturas de artistas de cine y TV y hasta caricaturas cómicas.

Observar autobuses en un lugar tomado al azar en el trayecto de la Vía España y la Avenida Central durante las horas de mayor tránsito, podría resultar un interesante pasatiempo. Un autobús lleva el nombre de "Marshal Dilo", que aunque ortográficamente incorrecto, fonéticamente honra al héroe de la serie de TV "La Ley del Revólver" que protagoniza James Arness. Otros autobuses llevan nombres y frases como "Llegó el Tigre de Chepo", "El Papi", "La Voz del Diablo", "Ya se Acabó y Todo Terminó", "Dios Perdona, Yo No", "Cada Loco con su Libro" y muchos más. Algunos están en inglés.

No pocas decoraciones y muchos de los letreros han sido pintados por Teodoro "Billy" Madriñán, ex empleado de la División de Dragado del Canal de Panamá, quien comenzó a especializarse en el arte por los años del 40.

El costo de adornar un autobús varía según la calidad del trabajo. Un paisaje sencillo en la parte posterior del autobús podría costar entre $15 y $25. Pero un trabajo más completo, con cuadros dentro y fuera, nombres y frases, incluyendo los nombres de mujeres en las ventanas, podría costar unos $120.

Muchos de los usuarios del transporte colectivo de Panamá miran con nostalgia la pintoresca y muy original costumbre, a medida que preveen su desaparición cuando el Gobierno panameño adquiera nuevos autobuses con amplias ventanas y sus propios diseños.

Pasarán a ser cosa del pasado nombres como "Aquí Va Tu Papá", "De Nada Vale Ser Bueno", "El Chichi", "Que Comenten", y tantas otras sugestivas expresiones que no solo definen la personalidad de los originales "buseros" panameños, sino que sirven de guía al usuario que bien puede decir a manera de chanza, "me voy con Dorian Grey". Es solo una de las formas que tiene el panameño de demostrar su chispa.

Algunas chivas sirven para dos fines. Las que vienen del interior del país cargan verduras, pasajeros y gallinas, por lo que popularmente se las llama "Chivas Gallineras".

Pinturas del famoso arco chato de Panamá y las ruinas de la histórica catedral, junto con una pareja con vestidos típicos, muestran algunas de las atracciones turísticas del país.

# SUR AMERICA ¿en un día?

UN TURISTA ESTABA SIMPLEmente maravillado de la regia atención que recibía en todos los rincones de su hotel, hasta que descubrió que sin darse cuenta había dado a un botones una propina equivalente a $6, por haberle abierto las ventanas de su habitación.

Con la rapidez que hoy nos trasladamos de un país a otro, hay que tener cuidado con el cambio de la moneda y tener presente que en ciertos países la moneda se cambia sólo en ciertos lugares autorizados por el gobierno. Generalmente se puede conseguir el cambio según las tarifas oficiales en las oficinas de los principales hoteles. También se encuentran agentes de la bolsa negra, que pueden ser hasta las camareras del hotel, que diariamente y con toda cortesía dan las últimas cotizaciones del cambio de la moneda.

A veces, el botones se queda con la mano extendida después que se le ha dado la propina y es que lo que se le ha dado es irrisorio. Ello puede suceder en Argentina, donde 100 pesos equivalen a 10 centavos de dólar. Igual sucede en Paraguay, Bolivia y en Brasil.

Muchos turistas se encuentran desconsolados, cuando al ir a pagar en una tienda los bellos artículos que han comprado, se encuentran con que el dinero que llevaban no les alcanza. Pero con un poco de cuidado y con la ayuda de las tablas de conversión que algunos bancos publican, el turista puede evitarse muchos dolores de cabeza.

Los argentinos y brasileños son sumamente expertos en calcular a base de moneda nueva y moneda vieja y en determinar el valor de cada una de dichas monedas, pero los recién llegados se encuentran perdidos, especialmente en el Brasil, donde además de calcular en cruzeiros tienen que hablar el portugués.

### Una Deliciosa Experiencia

La verdad es que un viaje por Sur América es una deliciosa experiencia, que para los viajeros de otras partes resulta ser un mundo completamente diferente, donde hay costumbres tan deliciosas como el dormir la siesta después de mediodía y donde todavía se puede saborear un buen pedazo de carne de primera, asado al carbón sin tener que pagar precios exagerados, y se tienen experiencias impresionantes, como subir en el teleférico al Pan de Azúcar de Río de Janeiro, desde donde se domina una vista de las más bellas del mundo. También se puede subir en automóvil, pero toma más tiempo y el viaje en teleférico es más espectacular.

El tráfico, en la mayoría de las ciudades es algo que no puede describirse. En Río, una carrera en taxi es una experiencia inolvidable, pues existe una flota de miles de pequeños Volkswagen que se lanzan a velocidades vertiginosas dentro de las calles de la ciudad, corriendo como lo hacen los campeones de Indianápolis.

Los periodicos publican accidentes, pero milagrosamente, la mayoría de los pasajeros llegan a su destino sanos y salvos y casi siempre con un gran suspiro de alivio.

### Los Conductores de Taxi Hablan Varios Idiomas

La mayoría de los conductores de taxi hablan varios idiomas o, por lo menos, se hacen entender. Sienten sumo orgullo en mostrarle al turista los lugares de interés de su ciudad. Hablan de la política local y hasta de su filosofía de la vida. Por extraña coincidencia, casi todos tienen un pariente en el lugar de origen del turista que los ocupa.

Debido al tamaño y en muchos casos, a la edad de los vehículos, las leyes limitan el número de pasajeros en los taxis. Pero, los conductores se ingenian para complacer a sus pasajeros. Hubo un grupo de turistas que deseaban seguir su gira juntos. El conductor los complació haciendo que uno de ellos se acostara en el suelo.

A propósito, en Chile, algunos conductores cubren el piso de los taxis con aserrín para que absorba la humedad, particularmente en días lluviosos. Tal vez la idea es buena, pero las bastas de los pantalones de los pasajeros quedan como si hubiesen sido apanadas.

### ¡Cuidado con las Tarifas!

Las tarifas son interesantes. Varían de ciudad en ciudad, y también de mes en mes. En algunas ciudades el conductor podrá cobrar la tarifa que registra el taxímetro, además de otra que pareciera computa con una regla de cálculo, añadiéndole el porcentaje que la ley ordena. Hay una ciudad donde se lee el taxímetro y se cobra el doble. Por supuesto que los conductores de taxi jamás rehusan una propina, pero en su mayoría son muy dignos y no la exigen.

Los conductores de taxi son muy corteses, aún en el caso de que se encuentren con un grupo que no sabe a donde quiere ir y, en algunos casos, ni siquiera la ciudad en que se encuentra, cosa que sucede con frecuencia cuando se hacen giras rápidas en avión por América del Sur.

Cuentan que una pasajera paseaba en taxi por Buenos Aires y, para consternación del conductor, le preguntó qué hacía la Embajada del Brasil en Río de Janeiro.

### Los Viajes al Campo Son Deliciosos

Los viajes por el campo son una delicia. De día, el conductor conduce a moderada velocidad y por lo general son magníficos mecánicos y reparadores de llantas. En algunas países lo son por necesidad, pues la edad promedio de los vehículos raya en lo venerable. En Uruguay, por ejemplo, existe una buena cantidad de Fords, modelo T, tan bien conservados que serían la envidia de los coleccionistas de reliquias automotrices.

Durante la noche es cuando los turistas aprenden a respetar a los conductores de taxi suramericanos.

Pareciera que en la mayoría de los países existieran leyes contra las luces brillantes de los autos, pues acostumbran usar las luces bajas o las de estacionamiento, aún en carretera abierta. Da la impresión de que se transita en medio de la niebla de Londres o a la luz de una vela.

### Tienen un Radar Innato

Van por las carreteras, conduciendo a la velocidad normal del día y sólo encienden las luces cuando un radar innato que parecieran poseer, les indica que se acerca un vehículo en las mismas condiciones. Ambos conductores quedan encandilados, pero milagrosamente, se cruzan con espacio suficiente y vuelven a apagar las luces. También en muchas ciudades se conduce con las luces de estacionamiento y sólo se usan las grandes cuando se llega a una intersección o cuando el conductor quiere darse cuenta de cómo está la situación.

Cuando se observa la escena desde lo alto, los vehículos parecen luciérnagas que se mueven en filas interminables.

El turista que prepara un viaje a Sur América debe hacerse el firme propósito de ponerse a dieta al regreso. La mayoría de los que han hecho una gira por dichas tierras estarán de acuerdo en que han comido demasiado.

### ¡Prepárese a Comer en Cantidades!

Ya sea que se vaya en avión o por barco, existe una especie de conspiración para mantener al pasajero gordo y feliz mientras se encuentre a bordo. La comida llegará generalmente a intervalos regulares que se harán más cortos al pasar de una zona de tiempo a otra. La comida podrá ser una cena completa de cinco platos o un ligero refrigerio consistente en sopa y varios emparedados de tres pisos. Por supuesto que no faltará un apetitoso dulce.

Al dejar el barco o el avión, el turista se familiariza enseguida con el delicioso hábito suramericano de comer cinco o seis veces al día. Los suramericanos

lo hacen fácilmente. Comienzan el día con el desayuno; a las 11 a.m., una comida ligera; el almuerzo se sirve a las 2 p.m.; una deliciosa merienda a las 5 p.m. y después viene la cena que puede servirse hasta la medianoche.

A nadie se le ocurre pedir menos de tres platos en el almuerzo, ni menos de una merienda completa, ni una cena de menos de cinco platos, pues lo considerarán como un perfecto cicatero.

### Las Comidas Deben ser Abundantes

El almuerzo y la cena se acompañan con dos o tres clases de vinos y pueden ser precedidos de cocteles, y seguidos de diferentes clases de licores.

El alto costo de los licores importados, ha causado que los cocteles se preparen en la mayoría de los casos con pisco, aguardiente destilado de la uva, y tienen un sabor delicioso. El pisco proviene del Perú, pero se sirve también en Chile, Argentina y Paraguay.

La comida básica en Chile, Argentina y Uruguay es la carne. Y por carne, en esos países se entiende carne de la mejor calidad. Actualmente, con el fin de conseguir divisas, se han establecido días, semanas y hasta meses sin carne. Lo que quiere decir que durante ese tiempo no se vende carne ni en restaurantes y ni siquiera en los mercados.

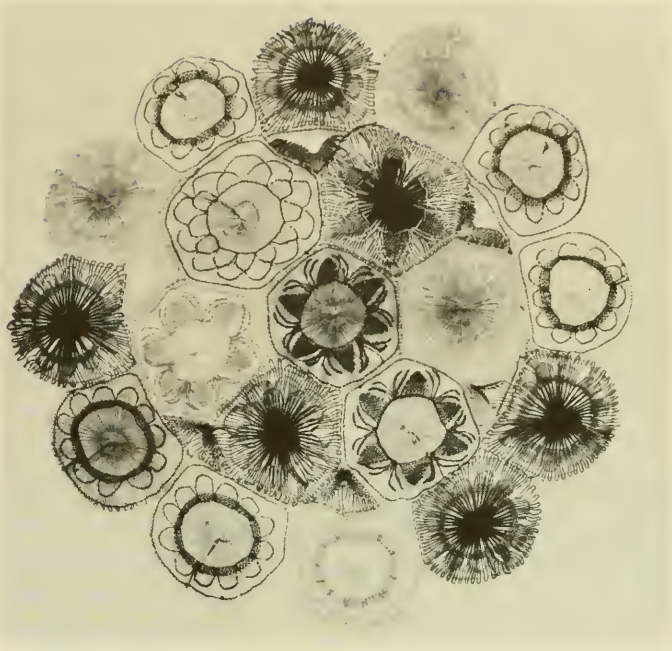
Como un delicioso reemplazo, se sirven menúes a base de cordero, pollo, gran variedad de mariscos y una docena o más de apetitosos platos que hacen olvidar la carne.

### Días sin Carne

Los días sin carne son una calamidad para los suramericanos, pero los visitantes se sienten fascinados con los substitutos que son preparados en muchas y variadas maneras, siempre deliciosas.

El argentino gusta de la carne y eso incluye todas las partes de la res. El visitante queda asombrado al saber exactamente cuál es la parte de la res con qué se ha confeccionado el delicioso bocadillo que acaba de probar. A los escrupulosos se les recomienda aceptar lo que les sugiera el camarero jefe y no leer el menú, que en muchos casos tiene nombres que parecieran tomados de un libro de texto de fisiología.

Uno se da cuenta de que está en Sur América, aún sin leer los letreros y en el más apartado pueblo, a la hora del mediodía, con sólo detenerse en la plaza principal y aspirar el delicioso olor a carne asada que se esparce en el ambiente. La carne a la parrilla, la famosa parrillada, es preparada en restaurantes que quedan en las aceras, en las elegantes villas de los ricos y hasta en las casas más humildes de la población.



Pocos visitantes se van del Paraguay sin llevarse una muestra del famoso "ñanduti" o encaje de telaraña. Lo hacen sólo las mujeres y tardan hasta 5 años en confeccionar algunos artículos.

Igual sucede en la mañana, como lo puede comprobar el turista madrugador. Pero el desayuno suramericano es bastante frugal, a no ser que sea en áreas donde se haya dejado sentir la influencia inglesa.

Los franceses han dejado su rastro en las mesas suramericanas. El visitante que tiene suficiente fuerza de voluntad para alejarse de un restaurante lleno de innumerables dulces y tantas otras cosas deliciosas, tomándose sólo un café, es una rareza. La pastelería francesa es de primera y hay toda clase de tortas de helados con mucha crema. Todo es natural. Lo sintético no se conoce. Y su apariencia hace que se conviertan en algo difícil de despreciar. Los turistas comen, mientras que mentalmente repiten por milésima vez el juramento de someterse a dieta apenas regresen a casa.

Con la perspectiva de miles de delicias gastronómicas y con un cambio sumamente favorable en la moneda, los turistas de otros países están volviendo los ojos hacia Sur América y hacia las fantásticas aventuras que ofrece y cada año el flujo de visitantes es más grande. Unos buscan precios más baratos. Otros un ambiente diferente. Pero todos reciben un magnífico trato, comidas nunca imaginadas, licores jamás soñados y unas cuantas libras más de peso.

Las alfombras de llama y alpaca son muy buscadas por los turistas que compran en el Perú, tanto las blancas como las blanco con chocolate, que se consiguen en muchos tamaños y estilos.

# Tecnólogos Médicos

**La Universidad de la Zona del Canal, junto con el Hospital Gorgas, prepara tecnólogos médicos, cada vez más necesarios en la medicina moderna.**

Anna A. Haug, nacida en la ciudad de David, Panamá, estudia tecnología médica. Se la ve haciendo una prueba analítica para encontrar la concentración de iones de hidrógeno en un material desconocido durante una clase de química en la Universidad de la Zona del Canal.

MIENTRAS LA VICTIMA DE UN accidente yace grave en uno de los cuartos de urgencia del Hospital Gorgas, Cristina Quirós analiza rápidamente la muestra de sangre, de manera que el paciente pueda recibir de inmediato la transfusión que le podrá salvar la vida.

Por ser un caso de emergencia, ella asigna primera prioridad a esta tarea. Pero, entre tanto, en el laboratorio Angela Scott y Diovelis Díaz trabajan con menos celeridad. Mientras una efectúa pruebas para determinar la presencia de anticuerpos en el suero, la otra cultiva e identifica bacterias tomadas de la garganta de un paciente.

Estos laboratoristas médicos y sus colegas también analizan la composición química de los líquidos y tejidos del cuerpo, realizan exámenes de parasitología y de la orina, efectúan exámenes para detectar sustancias tóxicas y realizan muchas otras pruebas químicas, microscópicas, bacteriológicas y otras clases de exámenes necesarios para que los médicos hagan sus diagnósticos y determinen una terapia para las enfermedades.

Son los tecnólogos médicos, integrantes de una de las más nuevas y crecientes profesiones para-médicas, indispensable para la práctica de la medicina moderna. Estos investigadores trabajan tras bastidores y tienen que ver con casi todos los pacientes que entran y salen del hospital. Sus servicios están en demanda las 24 horas del día, durante los 365 días del año.

Los estudiantes interesados en hacer de la tecnología médica su carrera, cuentan con excelentes recursos en la Zona del Canal. Desde hace algunos años, la Universidad de la Zona del Canal y la Escuela de Tecnología Médica del Hospital Gorgas, han puesto en marcha un programa conjunto en esta especialidad. El programa, de 4 años, ha sido aprobado por la Asociación de Universidades y Escuelas Secundarias de los Estados Centrales de los EE. UU. y por el Gobernador de la Zona del Canal, que autorizaron el título de Licenciado en Tecnología Médica. El título fue otorgado por primera vez en mayo de 1970. Seis nuevos licenciados en Tecnología Médica recibieron su título un año después y otros ocho lo recibieron el pasado mes de mayo.

El programa de adiestramiento comprende 3 años de estudios en la Universidad de la Zona del Canal, principalmente en química y biología, y otro año de internado en una de las 400 escuelas de tecnología aprobadas en la Zona del Canal, los Estados Unidos y

En el Hospital Gorgas, Ignacio Scope, graduado de Licenciado en Tecnología Médica en mayo, trabaja en un análisis consecutivo múltiple, con el que se consiguen los resultados de seis exámenes diferentes a intervalos de 1 minuto y son: de glucosa, creatitinina, potasio, sodio, dióxido de carbono y cloruro. En el Gorgas existe otra máquina, más moderna y perfeccionada, que verifica 12 pruebas simultáneas.

Utilizando un contador de células de la Sección de Hematología del Laboratorio del Hospital Gorgas, Diovelis Díaz examina muestras en busca de enfermedades de la sangre, tales como anemia y leucemia. La Srta. Díaz se graduó el pasado mayo del programa de 4 años de Tecnología Médica de la Universidad de la Zona del Canal y del Hospital Gorgas.

Puerto Rico. El adiestramiento es intenso y exigente. Debido a la profundidad de los conocimientos adquiridos, un estudiante al finalizar los 3 ó 4 años está preparado para estudiar medicina, odontología, farmacología, optometría, enfermería, veterinaria, química o biología.

Durante el cuarto año de internado, el estudiante recibe cursos de hematología, química clínica, bacteriología clínica, parasitología clínica, serología, banco de sangre, urinálisis, histopatología, micología y microscopía clínica. En el Hospital Gorgas recibe 52 semanas de instrucción, alternándose en los distintos departamentos del Laboratorio del Hospital.

La mayoría de los candidatos procedentes de la Universidad de la Zona del Canal han tratado de realizar su internado en el Hospital Gorgas, pero en virtud de que el número excede la capacidad del Gorgas, algunos se han ido a hospitales de los Estados Unidos. Muchos de los tecnólogos médicos empleados en el Hospital Gorgas han reci-

Graduada recientemente en el curso de 4 años de Tecnología Médica de la Universidad de la Zona del Canal y del Hospital Gorgas, Ena Archibold de Mendizábal identifica células blancas de la sangre.

## Las exigencias, cada vez mayores, de investigación en la industria y la medicina, hacen que la demanda de técnicos calificados sea enorme.

bido instrucción en la Escuela de Tecnología Médica de la Universidad de la Zona del Canal y en el Hospital Gorgas.

Después de cumplir el año de internado, los estudiantes pueden matricularse en la junta nacional de exámenes que administra la Sociedad Americana de Patología Clínica. Después de aprobar el examen, los egresados son elegibles para trabajar como tecnólogos médicos autorizados.

La Universidad de la Zona del Canal tiene convenios con el Hospital General de Tampa; el Hospital Bautista de Jacksonville, Florida; la Escuela de Medicina de la Universidad de Puerto Rico; el Centro Médico de Berkshire en Pittsfield, Massachusetts; el Hospital de Veteranos y el Hospital Jackson de Miami, Florida. Los estudiantes pueden hacer solicitudes en cualquiera de las otras 400 escuelas aprobadas.

El costo para realizar los estudios es modesto. Solo se pagan los primeros 3 años de educación, no así el cuarto. La mayoría de las escuelas de Tecnología Médica en las que han sido aceptados candidatos de la Universidad de la Zona del Canal, pagan una pequeña suma al estudiante. El Hospital Gorgas paga en la actualidad un estipendio de $1.300 al año, en tanto que el Hospital General de Tampa paga $1.620. No hay cuotas o gastos de otra naturaleza en estas dos instituciones. Algunas de las escuelas proveen alojamiento y manutención y otras ofrecen beneficios menores.

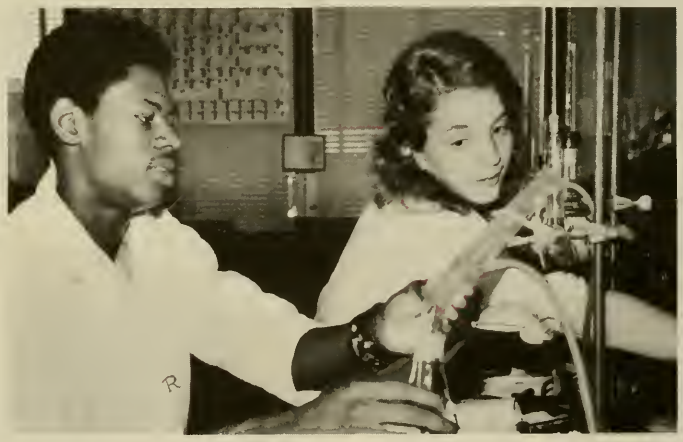
En el presente año académico de la Universidad de la Zona del Canal, 70 estudiantes eligieron la tecnología médica como carrera. La preparación previa en secundaria para estudiar tecnología médica incluye por lo menos 3 años de matemáticas y 2 de ciencias.

Existe una estrecha relación entre la facultad de ciencias de la Universidad de la Zona del Canal y el personal de laboratorio del Hospital Gorgas. Este año se otorgó el título de catedráticos honorarios a los doctores Gordon Flake, Carolina White y Jerry L. Harris, tres médicos del Hospital Gorgas que sirven como instructores de los alumnos de cuarto año y supervisan el trabajo de laboratorio de los estudiantes internos.

DeWitt Myers, Director del Departamento de Ciencias de la Universidad de la Zona del Canal, es el consejero de instrucción del personal de laboratorio en el Hospital Gorgas. La Universidad tiene un Comité Asesor de Tecnología Médica integrado por el Dr. Harris, Meyers, el decano Glenn E. Murphy y Norman Altenberg, Secretario de la Universidad. Ricardo Vallarino, Tecnólogo Médico Supervisor del Hospital Gorgas, es el profesor del curso de introducción a la Tecnología Médica que se dicta el primer año.

Debido al crecimiento demográfico y al aumento en complejidad de la ciencia médica, la demanda de tecnólogos médicos es cada vez mayor. Más y más personas usan los servicios hospitalarios; los exámenes de laboratorio se han constituido en rutina como parte de los exámenes físicos y más hospitales son construidos cada día. La demanda de tecnólogos médicos se observa hasta en los laboratorios industriales, en los programas de investigación médica y en otros campos del desarrollo y la investigación.

El explosivo desarrollo de la investigación en la medicina y la industria ofrecen a los tecnólogos médicos ilimitadas oportunidades para posiciones de supervisión y otros niveles superiores. Y ya que la demanda es mucho mayor que la existencia de personal especializado en tecnología médica, las perspectivas de empleo en esta profesión son realmente excelentes. F. H.



**Roberto Beverly, a la izquierda, y Annie Fifer destilan agua durante una clase de laboratorio de química en la Universidad de la Zona del Canal.**

# UN CAMINO DIFERENTE a San José

EL TWIST" HABRA MUERTO como baile, pero su memoria aún vive en Sixaola, Costa Rica.

Es el sobrenombre de un vehículo impulsado a motor que cumple servicio regular de ferrocarril entre esa pequeña población fronteriza con Panamá, y Fields, Costa Rica, a unas 20 millas de distancia. Y si alguna vez usted lo usa y observa su cimbreo a lo largo del recorrido, entonces sabrá el por qué de su nombre.

Muy pocos residentes de la Zona del Canal o de la ciudad de Panamá llegan a ese lugar de Costa Rica. La mayoría vuela directamente a San José, o viaja por la carretera Interamericana, que corre al costado Pacífico del Istmo. Pero si quiere disfrutar el paisaje y la aventura de viajar saliéndose de la rutina, tome un tren a San José.

Todo el viaje no puede ser cumplido por ferrocarril, pero sí una buena parte del trayecto. De hecho, se combina el transporte por aire, bus, tren y mar, lo cual contribuye a hacer la aventura aún más fascinante. Y aún se puede hacer en un fin de semana largo, si el regreso se realiza por vía aérea.

El cambio de los días de fiesta a los lunes permitirá disfrutar a los empleados del Canal de Panamá de no menos de ocho fines de semana de 3 días en 1973, y la gran oportunidad de visitar muchos puntos de interés situados dentro de un radio de fácil acceso.

La acogedora capital de Costa Rica, con su agradable clima primaveral, ha constituído siempre un punto favorito de destino para muchos residentes del Istmo en días de fiesta. Pero por la tortuosa ruta, el viaje en sí es lo que resulta interesante.

La culminación del viaje es el espectacular recorrido de 6 horas entre Puerto Limón, activo puerto costarricense en el Atlántico, y San José.

Bill Hall y Al Jenkins, de Contraloría, hicieron el viaje la primavera pasada. Aunque ellos lo hicieron en 4 días, puede completarse en un fin de semana de 3 días, según lo probó hace unas pocas semanas una pareja de la Zona del Canal.

Hall y Jenkins iniciaron su viaje a las 7 a.m., en un avión de COPA que los llevó del aeropuerto internacional de Tocumen a Bocas del Toro, capital de la provincia del mismo nombre, y, después de una breve escala, a Changuinola. Durante la hora y cuarto de vuelo entre Panama y Bocas, COPA sirve la versión panameña de un desayuno continental—café y una deliciosa empanada.

El viaje a baja altura de Bocas a Changuinola ofrece una interesante vista de las interminables hileras de bananales, sembrados armónicamente, y del puente ferroviario sobre el Río Changuinola.

Si tiene suerte y el avión llega temprano a Changuinola, podrá tomar el tren de pasajeros que sale todas las mañanas a las 9, en viaje de 8 millas a Guabito, en la frontera con Costa Rica. Si pierde el tren, como generalmente ocurre, un taxi lo llevará allí por $5, sorteando los obstáculos de una carretera que corre paralela a los rieles, aunque no siempre del mismo lado. Hall y Jenkins habían previsto 4 días para el viaje, incluyendo un día para visitar las plantaciones de bananos. Pernoctaron en el Hotel Changuinola, que se halla a escasa distancia del aeropuerto. La pareja que hizo el viaje posteriormente perdió el tren por aproximadamente 5 minutos, pero llegó a Guabito en un taxi antes que el tren.

Los trámites para salir de Panamá y entrar a Costa Rica en ese punto no son complicados. Usted muestra a funcionarios panameños el permiso de salida, luego cruza un estrecho tablón para peatones a lo largo del puente sobre el Río Sixaola, que marca la frontera entre ambos países. En Sixaola es reglamentario el registro con las autoridades de inmigración de Costa Rica. Solo se requiere una carta de turista o una visa.

"El Twist" es un camión amarillo, con ruedas de ferrocarril que hala un pequeño coche de pasajeros y un vagón de carga a lo largo de la estrecha senda. Cumple sus viajes en un itinerario muy irregular que guarda muy poca relación con el que se encuentra en la pared de la oficina de inmigración. Cuando la pareja de la Zona del Canal llegó a Sixaola anotó la hora de salida, esperando las 10:30 a.m. para iniciar su viaje en tren. La hora de partida llegó

y pasó, explicando los funcionarios que "El Twist" había sufrido algunas fallas mecánicas el día anterior y permanecería inactivo por un período indefinido. Poco después del mediodía un hombre se les acercó y dijo con acento grave que "El Twist" no haría viajes ese día. Cinco minutos después aparecía en el horizonte.

Pero, aunque fallara "El Twist", existen alternativas, ya que en Sixaola hay, no uno sino dos servicios de taxi aéreo que lo llevarán a Puerto Limón o aún a San José si la desesperación le embarga y se resigna a desistir del interesante viaje en tren. Realmente, el viaje en ferrocarril de Limón a San José no debe perderse de ninguna manera. Y este servicio sí que opera dentro de un estricto itinerario.

Hasta el viaje aéreo de Sixaola a Limón conlleva un corto viaje por la vía férrea, pues el transporte de los pasajeros y el equipaje a la pista de aterrizaje se hace en un pequeño carruaje con plataforma . . . tirado por un burro.

A quienes se atreven a confiar en "El Twist", les espera un viaje con interesantísimos paisajes El viaje de 20 millas a Fields cuesta 3 colones, o sea, unos 40 centavos de dólar. La vía del ferrocarril sirve como calle principal a los pueblos de Daytonia, Paraíso y Margarita, en los cuales las casas se encuentran a ambos lados de la ruta.

La senda está saturada del fuerte y dulce aroma del cacao en fermentación y, ocasionalmente, "El Twist" para en alguna de las plantaciones para recoger sacos de cacao. Este ha sido cultivado por productores independientes

Si se cansa de esperar "El Twist" y se decide por hacer el viaje de Sixaola a Limón en un taxi aéreo, deberá tomar un carruaje de tren tirado por un burro que lo llevará al aeropuerto.

En Sixaola, Costa Rica, exactamente en la frontera con Panamá, se toma "El Twist" para el viaje de 20 millas en tren hasta Fields.

Palanqueros expertos transportan a los pasajeros en botes al otro lado del Río Estrella, hasta Penhurst, Costa Rica, donde abordan el tren hacia Puerto Limón.

desde 1969, cuando la compañía frutera abandonó ese negocio.

Fields queda al final de la línea del ferrocarril, y a esa altura comienzan los viajeros a sentir hambre. Allí hay un pequeño restaurante donde se sirven platos típicos. Un visitante precavido tomará su mesa y ordenará su comida tan pronto como le sea posible, ya que "El Twist" es mucho más de lo que el mesón puede atender.

La siguiente fase del viaje, desde Fields a las riberas del Río Estrella, se hace generalmente en un cómodo autobús. La pareja que siguió a Hall y Jenkins hizo el recorrido de 25 millas en un camión abierto que quizás ofrecía una mejor vista del atractivo paisaje que constituye la selva tropical, al deslizarse pesadamente a lo largo de la escabrosa senda. A medio camino, en Cahuita, se hace una breve parada con tiempo apenas para tomar un refresco en la tienda del pueblo y efectuar un corto paseo por las calles cubiertas de hierba que conducen a una hermosa playa. La tarifa para esta etapa de la excursión, ya sea por bus o por tren, es de 7 colones, aproximadamente 90 centavos.

Cuando los pasajeros llegan a la orilla del Río Estrella, una horda de niños los rodean ofreciéndose para llevar el equipaje, mientras los conductores de las canoas que los llevarán a la ribera opuesta esperan para realizar su tarea. Solo cuesta 1 colón, o sea 13 centésimos, el cruce en canoa a Penhurst.

Si se le escapó la oportunidad de comer en Fields, con mejor suerte podrá saborear la comida del restaurante alumbrado con velas en la estación del ferrocarril de Penhurst.

El tren hacia Limón sale a las 7:30 p.m. El viaje toma 3 horas y cuesta 3 colones. Hay un vagón para pasajeros alumbrado con lámparas de kerosene y varios vagones de carga que transportan principalmente cacao.

Al llegar el tren a Puerto Limón, el cuerpo está en la mejor disposición para dormir. Hay tres hoteles para escoger a poca distancia de la estación del ferrocarril—el Caribe, el Parque y el Lincoln, todos más o menos similares en calidad y precios. Las tarifas oscilan entre los $3 y $4 por persona. El Caribe y el Parque bien podrían intercambiar sus nombres, ya que el Parque mira hacia el Caribe y el Caribe está frente al parque principal de la ciudad.

Puerto Limón tiene un asombroso parecido con Colón o prácticamente con cualquier puerto de la América Central. Si desea detenerse allí, encontrará algunos lugares interesantes. Los visitantes suelen disfrutar ratos de solaz observando en los numerosos muelles el desembarco de carga. El parque de Limón está muy bien conservado con veredas sombreadas por hermosos laureles. A media hora de distancia en bus se halla el balneario Portete, en donde hay una pequeña playa y un restaurante.

Pero por mucho que haga o permanezca en Limón, debe asegurarse primero de comprar su boleto a San José. Los cupos están limitados. El mejor tren para viajar a San José es el Pacheco, que sale (con exactitud) a las 6:10 a.m. La mejor manera de viajar desde Limón a San José es sentándose al lado izquierdo, lo cual le permitirá disfrutar del maravilloso paisaje. El pasaje cuesta $2.10, y por unos colones adicionales podrá ir en el "carro salón".

El paisaje cambia rápidamente a medida que se acerca a San José. Primero pasa las grandes plantaciones de cacao. Al comienzo de la jornada el viajero encontrará un empalme llamado La Junta, en donde converge una vía conocida como Línea Vieja, que corre hacia la izquierda y que originalmente debía construirse hasta San José. Pero la ruta fue cambiada ante la imposibilidad de construir la vía ferroviaria por el lado occidental de los volcanes de la Planicie Central. Sin embargo, la vía resultó útil de todas maneras y ha sido usada desde entonces. En el empalme se encuentra con frecuencia a personas que hacen el trasbordo para viajar por la vía principal del ferrocarril.

Durante el viaje tendrá oportunidad de ver dos volcanes imponentes: el Turrialba y el famoso Irazú. Y el paisaje le resultará cada vez más impresionante, a medida que el tren se desliza hacia las alturas. En el trayecto de 30 millas de Turrialba a Cartago, que se halla a solo 12 millas de San José, se asciende unos 3.000 pies.

Usted llegará a San José poco después del mediodía, justo a tiempo para almorzar. Y es probable que llegue con hambre a menos que haya comido algunas empanadas, huevos cocidos, helados y otros comestibles que venden los muchachos en cada una de las paradas del tren.

En el vuelo de 1 hora de regreso a Panamá podrá meditar sobre la larga jornada terrestre, con la satisfacción de haber experimentado una aventura que el turista corriente no disfruta. Una vez que usted haya hecho el viaje, quizás no lo vuelva a realizar jamás. Pero podrá estar seguro de que no se arrepentirá de haberlo hecho.

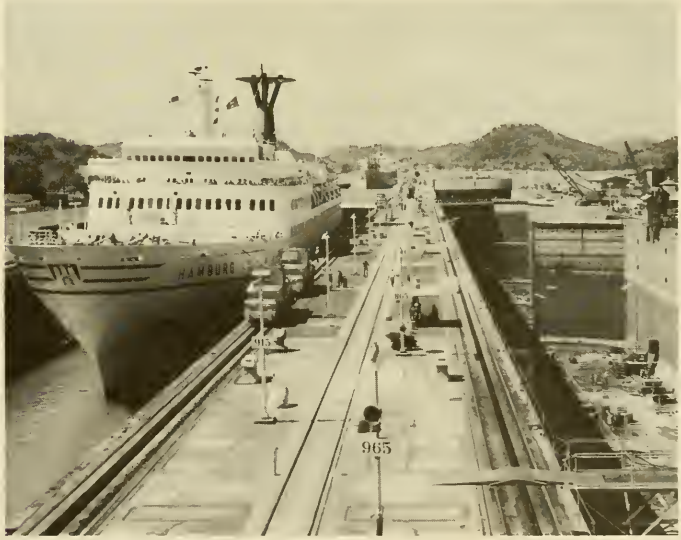
# Buques de Crucero

LOS CRUCEROS DE INVIERNO y de verano son ahora más populares que nunca, pues los viajeros han descubierto las delicias de vivir en el mar, en las mismas condiciones de lujo que en un hotel de primera, con atractivos tales como giras en tierra, deliciosas comidas, música, espectáculos y una soberbia atención, entre otras cosas.

Además, muchos cruceros se combinan con transporte aéreo o por ferrocarril para una vacación más variada. Los turistas pueden volar desde Europa y regresar por barco, o ir desde la Costa Este por tren a California y abordar un buque que los llevará de regreso a la Costa Este, tocando en muchos puertos y en las Islas del Caribe. Muchos de estos elegantes buques de crucero transitan regularmente el Canal y con frecuencia hacen paradas para que sus pasajeros gocen de las muchas cosas interesantes que hay en el Istmo.

El "Canberra" buque de lujo de la P & O Line ha transitado el Canal desde 1963. Es el buque de pasajeros más grande construido en Inglaterra desde el "Queen Elizabeth" y es uno de los más grandes que transitan el Canal. En la foto aparece transitando las Esclusas de Miraflores, mientras algunos de sus 2.200 pasajeros observan las operaciones. Mientras transita el Canal se sirve el almuerzo sobre cubierta. El menú de la P & O incluye platos occidentales, orientales y de Oceanía.

Nuevo en apariencia y en diseño era el buque de pasajeros "Southern Cross", cuando transitó el Canal por primera vez en abril de 1955. Construido en Belfast, Irlanda del Norte, principalmente para viajes económicos, puede acomodar 1.600 pasajeros.




El buque alemán "Hamburg", terminado en 1968 en Alemania, es una elegante adición a la lista de naves de crucero que utilizan el Canal. Es el cuarto buque alemán que lleva dicho nombre desde principios del siglo y aquí aparece transitando hacia el sur, mientras que la vía oriental de las Esclusas de Miraflores está fuera de servicio por reacondicionamiento. Famoso por lo espacioso de sus salones públicos y privados, el buque tiene 319 espaciosos camarotes, incluyendo 20 apartamientos de lujo, en los que acomoda 600 pasajeros.

El buque de cruceros "Rotterdam", de la Holland America, entra al Canal desde el Pacífico, pasando bajo el puente que atraviesa el Canal en Balboa. La gran nave es escoltada por dos remolcadores y generalmente atraca en Balboa, antes de continuar su crucero. El "Rotterdam" es visitante regular del Canal durante la temporada de invierno. Acomoda 1.369 pasajeros.

Uno de los cruceros de lujo de la Norwegian America Line, el "Sagafjord" pasa majestuosamente por el Lago Miraflores, después de transitar hacia el sur por las Esclusas de Pedro Miguel. Lleno de pasajeros de vacaciones, viaja procedente de Nueva York con destino a los Mares del Sur, en un viaje de placer de 3 meses. Dicha nave visita el Canal varias veces en el invierno. Durante el verano, lleva sus pasajeros por el Mar del Norte y Escandinavia. El "Sagafjord" es uno de los buques de crucero más populares entre los turistas. Cuando transita, sus cubiertas se ven abarrotadas de pasajeros.

El "Ocean Monarch", anteriormente "Empress of England" de la Canadian Pacific Line, transita el Canal por primera vez con su nuevo nombre. Acomoda más de 1.300 pasajeros y tiene una tripulación de 488. Recientemente hizo un crucero por el Pacífico Sur.

## MOVIMIENTO DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

(Cifras en Toneladas Largas)

### Del Pacífico al Atlántico

| Producto | Año Fiscal 1972 | 1971 | Promedio 1961-65 |
|---|---|---|---|
| Hierro y acero manufacturados | 7,670,401 | 6,390,378 | 1,036,394 |
| Menas, varias | 4,248,594 | 5,909,419 | 1,009,694 |
| Tablas y tablones | 4,158,423 | 3,918,208 | N.A. |
| Azúcar | 3,413,574 | 3,316,900 | 2,296,584 |
| Petróleo y derivados | 2,516,877 | 2,037,958 | 1,805,862 |
| Harina de pescado | 1,873,132 | 1,382,121 | N.A. |
| Alimentos refrigerados (excluyendo bananos) | 1,393,292 | 1,407,252 | 898,880 |
| Metales, varios | 1,385,442 | 1,560,293 | 1,187,362 |
| Madera laminada y enchapada | 1,303,417 | 1,027,132 | N.A. |
| Pulpa de madera | 1,224,547 | 1,296,941 | 517,629 |
| Coque de petróleo | 1,202,891 | 1,100,950 | N.A. |
| Bananos | 1,133,869 | 1,079,486 | 1,161,381 |
| Autos, camiones (accesorios) | 849,408 | 567,275 | 17,302 |
| Azufre | 675,864 | 421,434 | 98,508 |
| Papel y productos de papel | 614,945 | 534,226 | 200,958 |
| Demás productos | 12,917,495 | 12,332,879 | 20,464,026 |
| Total | 46,582,171 | 44,282,852 | 30,694,580 |

### Del Atlántico al Pacífico

(Cifras en Toneladas Largas)

| Producto | Año Fiscal 1972 | 1971 | Promedio 1961-65 |
|---|---|---|---|
| Carbón y coque | 14,114,249 | 21,830,573 | 6,061,195 |
| Petróleo y derivados | 13,448,955 | 13,798,082 | 11,384,781 |
| Fosfatos | 4,208,082 | 4,472,230 | 2,137,487 |
| Maíz | 3,795,678 | 3,990,748 | 1,501,869 |
| Frijoles de soya | 3,770,267 | 3,732,349 | 1,449,114 |
| Menas, varias | 2,477,926 | 2,348,902 | 309,593 |
| Trigo | 2,049,840 | 1,572,287 | 565,795 |
| Azúcar | 1,777,025 | 2,662,311 | 1,011,013 |
| Hierro y acero manufacturados | 1,475,152 | 1,858,700 | 1,500,673 |
| Metales (chatarra) | 1,392,742 | 2,646,667 | 2,663,773 |
| Sorgo | 1,149,158 | 2,171,498 | N.A. |
| Productos químicos no clasificados | 895,085 | 889,756 | 657,500 |
| Fertilizantes no clasificados | 810,969 | 877,249 | 388,007 |
| Papel y productos de papel | 743,305 | 828,517 | 428,942 |
| Arroz | 603,711 | 648,432 | 154,248 |
| Demás productos | 9,939,410 | 10,015,753 | 7,204,338 |
| Total | 62,651,554 | 74,344,054 | 37,418,328 |

## TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

| | Año Fiscal 1972 Del Atlántico al Pacífico | Del Pacífico al Atlántico | Total | 1971 Total | Promedio de tránsitos 1961-65 Total |
|---|---|---|---|---|---|
| Naves mercantes: | | | | | |
| De gran calado | 6,955 | 6,811 | 13,766 | 14,020 | 11,335 |
| Pequeñas [1] | 451 | 326 | 777 | 581 | 547 |
| Total | 7,406 | 7,137 | 14,543 | 14,601 | 11,882 |
| Naves del Gobierno Estadounidense: [2] | | | | | |
| De gran calado | 219 | 194 | 413 | 503 | 250 |
| Pequeñas [1] | 59 | 89 | 148 | 123 | 157 |
| Total, ambas categorías | 7,684 | 7,420 | 15,104 | 15,227 | 12,289 |

1 Naves de más de 300 toneladas netas o 500 toneladas de desplazamiento.

2 Naves sobre las cuales se acreditan peajes. Antes del 1º de julio de 1951 las naves del Gobierno de Estados Unidos transitaban el Canal gratis.

## TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

DURANTE EL AÑO FISCAL 1972

TRANSITOS (Naves de Alto Bordo)

| | 1972 | 1971 |
|---|---|---|
| Comerciales | 13,766 | 14,020 |
| Del Gobierno Estadounidense | 413 | 503 |
| Gratis | 59 | 94 |
| Total | 14,238 | 14,617 |
| **PEAJES *** | | |
| Comerciales | $98,833,373 | $97,418,550 |
| Gobierno Estadounidense | 2,655,316 | 3,147,987 |
| Total | $101,488,689 | $100,566,537 |
| **CARGA**** | | |
| Comerciales | 109,271,968 | 118,634,184 |
| Gobierno Estadounidense | 1,742,303 | 2,236,627 |
| Gratis | 62,532 | 139,843 |
| Total | 111,076,803 | 121,010,654 |

* Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.

** Las cifras de carga representan toneladas largas.

*(Viene de la página 7)*

yecto. Cuando me entregó el puesto de Ingeniero Jefe, todo se encontraba en las mejores condiciones de operación o listo para la exitosa continuación de la obra. Mi esfuerzo consistió en procurar que el proyecto, tal como había sido concebido, diseñado y debidamente registrado, fuera llevado a cabo, se entregaran los debidos informes, se aprobaran los gastos y se llenaran las vacantes. Por lo tanto, es a él, mucho más que a mí, que en justicia pertenece el honor de ser el verdadero 'Genio del Canal de Panamá', no a mí".

Stevens y Goethals permanecieron siendo buenos amigos durante muchos años y Stevens dijo de él: "Consideré que el trabajo que yo había tenido tan cerca de mi corazón había sido entregado en manos competentes, cosa que el futuro se encargó de comprobar en todos los aspectos".

A su regreso a los Estados Unidos, Stevens pasó muchos años en el servicio activo de administración de ferrocarriles, luego fue ingeniero consultor durante 6 años y presidente durante 2, de la Hill Lines, una subsidiaria del Ferrocarril Pacific Northwest.

Fue enviado a Rusia por el Gobierno de Estados Unidos, durante la I Guerra Mundial, cuando tenía 64 años, en momentos en que el gobierno ruso, bajo Alexander Feodorovich Kerensky trataba de reorganizar el país y restaurar el orden, después del caos que siguió al colapso del régimen de los Zares. El servicio de ferrocarriles era esencial para el éxito y los Estados Unidos enviaron una Junta de Transporte para ayudar a los rusos en sus esfuerzos.

## TRANSITO COMERCIAL DEL CANAL SEGUN NACIONALIDAD

*Año Fiscal*

| Nacionalidad | 1972 Nº de tránsitos | 1972 Toneladas de carga | 1971 Nº de tránsitos | 1971 Toneladas de carga | 1961-65 Nº de tránsitos | 1961-65 Toneladas de carga |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Alemana Occ. | 937 | 4,628,907 | 1,069 | 4,918,407 | 1,122 | 3,391,774 |
| Argentina | ----- | ---------- | 21 | 45,167 | 2 | 1,710 |
| Belga | 159 | 526,280 | 129 | 307,260 | 46 | 168,966 |
| Brasileña | 25 | 58,526 | 22 | 62,720 | 2 | 19,891 |
| Británica | 1,472 | 12,408,313 | 1,558 | 14,288,579 | 1,294 | 8,292,285 |
| Chilena | 127 | 1,239,966 | 156 | 1,463,656 | 120 | 849,621 |
| China Nac. | 170 | 1,505,415 | 155 | 1,497,313 | 81 | 594,921 |
| Colombiana | 249 | 518,991 | 225 | 539,744 | 256 | 408,588 |
| Chipriota | 106 | 826,646 | 183 | 1,340,478 | ----- | ---------- |
| Cubana | 86 | 781,622 | 86 | 842,313 | 3 | 14,596 |
| Danesa | 382 | 2,113,069 | 454 | 2,055,308 | 307 | 1,548,545 |
| Ecuatoriana | 65 | 108,614 | 63 | 98,767 | 42 | 49,491 |
| Española | 70 | 105,735 | 49 | 166,209 | 13 | 52,230 |
| Estadounidense | 1,165 | 7,740,111 | 1,368 | 8,246,308 | 1,708 | 10,191,486 |
| Filipina | 92 | 654,583 | 105 | 861,164 | 70 | 310,866 |
| Finlandesa | 33 | 214,723 | 45 | 352,262 | 24 | 107,205 |
| Francesa | 206 | 913,914 | 259 | 1,023,723 | 144 | 771,293 |
| Griega | 766 | 8,034,968 | 629 | 7,735,546 | 632 | 6,180,888 |
| Holandesa | 524 | 3,017,077 | 494 | 2,648,769 | 621 | 2,793,040 |
| Hondureña | 94 | 92,868 | 94 | 64,712 | 197 | 153,814 |
| India | 60 | 827,066 | 45 | 767,813 | 1 | 16,445 |
| Israeli | 45 | 293,796 | 65 | 413,454 | 65 | 253,130 |
| Irlandesa | 27 | 431,520 | 20 | 354,363 | 5 | 55,527 |
| Italiana | 273 | 1,670,300 | 237 | 1,395,979 | 190 | 1,126,250 |
| Japonesa | 1,533 | 11,572,991 | 1,462 | 13,541,685 | 835 | 4,871,840 |
| Liberiana | 1,700 | 22,453,442 | 1,587 | 25,201,391 | 951 | 9,348,846 |
| Mexicana | 68 | 391,101 | 48 | 336,610 | 25 | 77,779 |
| Nicaragüense | 131 | 230,759 | 106 | 190,654 | 52 | 80,143 |
| Noruega | 1,239 | 14,790,317 | 1,202 | 16,011,868 | 1,436 | 10,931,401 |
| Panameña | 898 | 4,012,173 | 948 | 3,699,065 | 461 | 1,968,519 |
| Peruana | 153 | 991,264 | 199 | 1,247,065 | 119 | 547,814 |
| Polaca | 24 | 92,117 | 25 | 109,747 | ----- | ---------- |
| Surcoreana | 90 | 667,389 | 82 | 639,812 | 10 | 44,398 |
| Soviética | 174 | 985,690 | 126 | 859,443 | 23 | 164,686 |
| Sueca | 410 | 2,795,999 | 479 | 3,366,568 | 336 | 2,157,223 |
| Singapur | 22 | 103,964 | 28 | 134,779 | ----- | ---------- |
| Yugoeslava | 81 | 792,230 | 74 | 1,075,103 | 13 | 106,870 |
| Otras | 110 | 641,279 | 123 | 723,102 | 129 | 460,828 |
| Total | 13,766 | 109,233,725 | 14,020 | 118,626,906 | 11,335 | 68,112,909 |

## MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE LAS PRINCIPALES RUTAS

*Año Fiscal*

| Rutas comerciales (Embarcaciones comerciales de 300 toneladas netas o más) | 1972 | 1971 | Promedio de tránsitos 1961-65 |
|---|---|---|---|
| Entre las Costas de Estados Unidos (incluso Hawai) | 377 | 359 | 445 |
| Costa Este de EE. UU. y Costa Occidental de Sur América | 980 | 1,123 | 2,355 |
| Costa Este de EE. UU. y Costa Occidental de Centro América | 667 | 732 | 500 |
| Costa Este de EE. UU. y el Lejano Oriente | 3,142 | 3,374 | 2,220 |
| Costa Este de EE. UU. y Canadá con Oceanía | 326 | 386 | 321 |
| Europa con la Costa Oeste de EE. UU. y Canadá | 909 | 1,040 | 954 |
| Europa con la Costa Occidental de Sur América | 1,298 | 1,240 | 1,236 |
| Europa hacia Oceanía | 518 | 555 | 397 |
| Todas las demás | 5,549 | 5,211 | 2,907 |
| Total | 13,766 | 14,020 | 11,335 |

## EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS (Años Fiscales)

| Mes | Travesías 1972 | Travesías 1971 | Travesías Promedio 1961-65 | Peajes en bruto (En miles de dólares)[1] 1972 | Peajes en bruto 1971 | Peajes en bruto Promedio 1961-65 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Julio | 1,194 | 1,174 | 960 | $8,017 | $8,118 | $4,929 |
| Agosto | 1,197 | 1,176 | 949 | 8,513 | 8,221 | 4,920 |
| Septiembre | 1,191 | 1,108 | 908 | 8,417 | 7,979 | 4,697 |
| Octubre | 1,068 | 1,167 | 946 | 7,241 | 8,095 | 4,838 |
| Noviembre | 964 | 1,064 | 922 | 6,645 | 7,363 | 4,748 |
| Diciembre | 1,023 | 1,102 | 946 | 7,267 | 7,690 | 4,955 |
| Enero | 1,179 | 1,119 | 903 | 8,895 | 8,157 | 4,635 |
| Febrero | 1,116 | 1,144 | 868 | 8,233 | 7,814 | 4,506 |
| Marzo | 1,290 | 1,295 | 1,014 | 9,297 | 8,929 | 5,325 |
| Abril | 1,191 | 1,214 | 966 | 9,180 | 8,349 | 5,067 |
| Mayo | 1,261 | 1,237 | 999 | 9,127 | 8,422 | 5,232 |
| Junio | 1,092 | 1,220 | 954 | 7,933 | 8,243 | 5,013 |
| Totales del año fiscal | 13,766 | 14,020 | 11,335 | $98,765 | $97,380 | $58,865 |

[1]Antes de cualquiera deducción en los gastos de operación.

Una Junta Técnica Interaliada de ocho naciones, China, Gran Bretaña, Francia, Italia, Checoeslovaquia, Japón, Rusia y los Estados Unidos, trató de operar el Ferrocarril Transiberiano. Stevens representaba a Estados Unidos y era el presidente. Necesitó casi tanto tacto para tratar con el Comité Interaliado, como para enfrentarse a los problemas del Ferrocarril, pero Stevens no sólo obtuvo éxito, sino que se engrandeció en esta posición, quizás la empresa más difícil de su vida. El contingente de ferrocarrileros y los militares que lo protegían se retiraron en 1921, pero Stevens, con sólo uno o dos ayudantes, siguió en capacidad de asesor hasta 1923.

Stevens vivió hasta los 90 años y su carrera activa de más de 58 años, incluyó trabajo de ferrocarril en los Estados Unidos, la construcción del Canal de Panamá, y su servicio en Rusia, desde 1917 hasta 1923.

Mantuvo un activo interés en su trabajo y tenía un fino sentido del humor.

Regresó varias veces a observar el Canal en operación y en 1933, cuando se le solicitó una fotografía para colocarla en la Oficina del Gobernador, escribió diciendo que enviaba una tomada varios años antes, añadiendo: "No me gustaría aparecer en una fotografía reciente, que por supuesto sólo podría mostrar cómo la edad me ha quitado mi antigua esbeltez varonil".

Se habían hecho planes para la emisión de una estampilla de 5 centavos en su honor, pero se descubrió que no se podía honrar personas vivas con las estampillas de la Zona del Canal y en 1936 se le envió una carta explicándoselo. Contestó: "La vieja estampilla de correos parece que tiene problemas. Bueno, yo lo lamento, pero no tengo ninguna intención de morirme para agradar al Tío Sam o para ajustarme a los reglamentos".

En sus memorias, Stevens escribió un capítulo aconsejando a los "jóvenes ingenieros que continuaran el trabajo". Contiene un destello revelador de su carácter.

Escribió así:

"A pesar de que las gratificaciones no siempre vienen en la forma de una gran riqueza material, que es la forma como el mundo considera la riqueza, sí le llegan a uno en la forma del convencimiento de que podemos legar un buen nombre a la posteridad y de que hemos contribuido en algo a una vida mejor y a una mayor felicidad de las generaciones venideras".

# Historia del Canal

## Hace 50 Años

LOS BULLICIOSOS AÑOS VEINTE tuvieron un buen comienzo en la Zona del Canal hace 50 años. El Canal de Panamá tenía casi 10 años de prestar servicios y había pasado la I Guerra Mundial con todas sus dificultades. Los barcos empezaban a utilizar el Canal de Panamá en base de tiempo de paz y algunos de los más grandes barcos de pasajeros y de carga transitaron por el Canal.

Uno de los primeros fue el vapor *Empress of Australia*, propiedad de la Canadian Pacific Railroad, que llegó al Canal el 1º de julio de 1922 procedente de Hamburgo y transitó el 6 de julio después que se le hicieran reparaciones en los talleres de Cristóbal. Se destacaba en las aguas del Canal debido a su tamaño, de acuerdo con el CANAL RECORD y fue uno de los barcos más grandes que hasta entonces habían transitado por la vía interoceánica. Tenía 590 pies de largo y 75 pies de ancho. Su tonelaje bruto registrado era de 21.477 toneladas. La nave había sido construida en Alemania con el nombre de *Tirpitz* y se dirigía a prestar servicios en la ruta del Pacífico.

## Hace 25 Años

UN BROTE DE PARALISIS INFANTIL, en Panamá y en la Zona del Canal, tuvo preocupadas a las autoridades, lo mismo en Panamá que en Washington, D.C. Los funcionarios de Salubridad Pública de Estados Unidos y otras agencias observaron de cerca la epidemia y garantizaron a las autoridades locales que estaban listos para hacer todo lo que estuviera en su poder para limitar la propagación de la enfermedad.

° ° °

Mientras tanto, se anunciaba en los periódicos locales que se construiría para el Hospital Gorgas un edificio de obstetricia a un costo de $1 millón, como parte de un plan a largo plazo para mejorar las instalaciones médicas de esta institución. Los fondos para el edificio serían provistos en un proyecto de ley de apropiaciones que fue firmado en agosto de 1947 por el Presidente Truman.

## Hace 10 Años

FUE ORGANIZADO EL SERVICIO de Guías de la Zona del Canal, un cuerpo escogido de hombre y mujeres políglotas, que servirían de comentaristas a bordo de los barcos de pasajeros y escoltarían a los visitantes en las Esclusas, en el Corte Gaillard y en otros puntos de interés.

Interesado en grado sumo en proporcionar información a los turistas y a los residentes locales sobre las obras de ingeniería y bellezas naturales de la Zona del Canal, el ex Gobernador Robert J. Fleming, Jr., fue el principal promotor del nuevo servicio que fue popular desde un principio.

Durante el primer año fiscal, 84.688 visitantes observaron las instalaciones de las esclusas, bajo la supervisión del Servicio de Guías. Para 1971, un millón de personas habían visitado las esclusas, a un promedio de más de 100.000 al año. Estas cifras no incluyen los centenares de personas que aprovecharon los servicios de los guías para hacer giras a otros puntos de interés.

El programa incluyó también la instalación de atractivos letreros que decían "Punto de Interés", tanto en inglés como en español, a lo largo de calles y carreteras de la Zona del Canal. Se instalaron letreros similares para señalar lugares de recreo.

° ° °

Hace 10 años, el buque nuclear *Savannah* el primer mercante movido por energía nuclear del mundo, llegó a Cristóbal para hacer su primer tránsito por el Canal. La embarcación fue abordada en Cristóbal por las autoridades del puerto y un grupo oficial de invitados, a cuyo frente se encontraba el ex Presidente de Panamá, Roberto F. Chiari y miembros de su Gabinete, el Gobernador Fleming, y altos funcionarios civiles y militares que hicieron un tránsito parcial.

## Hace 1 Año

¿CUAL ES SU NUEVO NUMERO DE teléfono?

Esta era la pregunta más común, entre los residentes, cuando la nueva central de teléfonos se puso en operación y se cambió, en el sector Pacífico, del viejo sistema al nuevo equipo telefónico. Hubo una gran demanda de los nuevos directorios, tanto en Panamá como en la Zona del Canal, y muchos residentes decidieron llevar consigo listas de números claves.

El cambio se hizo a la medianoche del 20 de agosto, cuando las viejas centrales de Balboa Heights y Pedro Miguel fueron reemplazadas por la nueva Central de Balboa, en la Avenida Roosevelt. Los subscriptores cuyos teléfonos eran servidos por esas centrales, tuvieron otros números en la nueva central.

El vapor "Empress of Australia" en el extremo sur del Corte Gaillard, cerca de Paraíso. A la derecha, equipo de la División de Dragado del Canal de Panamá, que en aquel tiempo estaba en Paraíso, antes de la construcción de su nueva sede en Gamboa.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6209